



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 1254

Bogotá, D. C., viernes, 17 de septiembre de 2021

EDICIÓN DE 39 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 014 DE 2020

(septiembre 29)

Cuatricenio Constitucional 2018-2022

Lugar: Salón Virtual Plataforma G-Suite

Legislatura del 20 de julio de 2020
al 20 de junio de 2021

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

Siendo las nueve cero dos (9:02 a. m.) minutos, el Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, Honorable Representante Oswaldo Arcos Benavides, da apertura a la sesión de la siguiente manera:

Un saludo especial para nuestra Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez, nuestra Viceministra de Infraestructura que hace presencia aquí hoy en la Comisión Sexta de manera presencial, doctora Olga Lucía Ramírez Duarte, al Presidente de la ANI, ¡presente! aquí en la Comisión Sexta de manera presencial, el doctor Manuel Felipe Gutiérrez y al señor Superintendente de Transporte que por encontrarse en una reunión en contados minutos también nos acompañará de forma presencial aquí en la Comisión Sexta, el doctor Camilo Pabón Almanza. Igualmente, un saludo cordial al doctor Maximiliano y al doctor Julián como invitados a esta Comisión.

Hoy martes 29 de septiembre de 2020, con fundamento en la Resolución número 0777 del 2020 del 6 de abril del 2020, expedida por la mesa directiva de la corporación, “*por medio de la cual se adoptan decisiones y medidas necesarias y procedentes para lograr en la Cámara de Representantes una eficiente labor legislativa, mientras subsista la declaratoria de una emergencia sanitaria que signifique*

grave riesgo para la salud o la vida y, por tanto, impiden la participación física de los congresistas, funcionarios y trabajadores”, adicionada por la Resolución número 2025 del 7 de julio de 2020, se reúne la Comisión Sexta Constitucional Permanente para desarrollar el siguiente orden del día.

Proceda señora Secretaria a abrir el registro, para que los Honorables Representantes de la Comisión Sexta puedan registrarse, el que no lo pueda hacer por la plataforma por favor manifestarlo para certificar su presencia en la Comisión Sexta en el día de hoy.

Señora Secretaria, por favor proceda a abrir el registro.

Secretaria - Diana Marcela Morales Rojas:

¡Sí!, señor Presidente, el registro está abierto.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Procedan Honorables Representantes a registrarse.

Honorable Representante Luis Fernando Gómez Betancurt:

Dianita, Fernando Gómez, presente, no puedo por la plataforma.

Honorable Representante Mónica Liliana Valencia Montaña:

Doctora Diana, igual me pasa, no me deja registrar en la plataforma, para que por favor me tomen asistencia manual. Gracias.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Doctora Diana, Aquileo Medina, por favor si me puede confirmar la asistencia.

Secretaria:

Gómez Betancur Luis Fernando y Valencia Montaña Mónica Liliana.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

¿Aquileo ya está?

Secretaria:

Aquileo está registrado en plataforma.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Muchas gracias, compañeros.

Honorable Representante Mónica Liliana Valencia Montaña:

Doctora Diana disculpe, ya me pude registrar por la plataforma. Gracias.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Buenos días, doctor Arcos, doctora Diana, Adriana Gómez ya conectada. Gracias.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Dianita, ¿Cierto que estoy registrado en la plataforma?

Secretaria:

No Representante, no lo veo en plataforma. ¡Ya! Ya aparece, así es.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Bueno, gracias, Dianita.

Secretaria:

Con gusto.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Feliz día a todos, feliz día a todos, Dios me los bendiga.

Presidente:

Señora Secretaria, por favor, sírvase cerrar el registro e informarnos si tenemos quórum en la Comisión Sexta, para proceder con el siguiente punto del orden del día.

Secretaria:

Angulo Viveros Milton Hugo

Arcos Benavides Oswaldo

Cuello Baute Alfredo Ape

Gómez Betancurt Luis Fernando

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wilmer

Medina Arteaga Aquileo

Montes De Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Patiño Amariles Diego

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojano Palacio Karina Estefanía

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Sí, señor Presidente, en plataforma están registrados (~~quince~~—(15) (diecisiete (17) Representantes, más el Representante Gómez Betancur Luis Fernando, que no lo pudo hacer por plataforma, son (~~dieciséis~~—(16) (dieciocho (18) en registro Presidente, en consecuencia, hay quórum decisorio.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Perdón, Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, señora Secretaria, sírvase dar lectura al orden del día para la presente sesión.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

¡Perdón! Presidente, me confirma si estoy registrada, es que no lo alcanzo a ver aquí.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Doctora Diana, certifique la presencia de la Honorable Representante Adriana Gómez por el Partido Liberal.

Secretaria:

¡Sí!, señor Presidente, se encuentra registrada en plataforma.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Señora Secretaria, por favor proceda a leer el orden del día.

Secretaria:

Sí, señor Presidente.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA

CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Cuatricenio Constitucional 2018-2022

Lugar: Salón Virtual Plataforma G-Suite

Legislatura del 20 de julio de 2020

al 20 de junio de 2021

(Primer Período de Sesiones del 20 de julio al 16 de diciembre de 2020)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992

Con fundamento en la Resolución número 0777 del 2020 del 6 de abril de 2020, expedida por la Mesa Directiva de la Corporación “*por medio de la cual se adoptan decisiones y medidas necesarias y procedentes para lograr en la Cámara de Representantes una eficiente labor legislativa, mientras subsista la declaración de una emergencia sanitaria, que signifique grave riesgo para la salud o la vida y, por tanto, impiden la participación física de los congresistas, funcionarios y trabajadores*”;

adicionada por la Resolución número 1125 del 17 de julio de 2020, se reúne la Comisión Sexta Constitucional Permanente para desarrollar el siguiente Orden del Día:

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Semipresencial del día martes 29 de septiembre de 2020

Hora: 9:00 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Aprobación de Actas

Acta número 28 del 15 de abril de 2020

Acta número 35 del 22 de mayo de 2020

Acta número 38 del 9 de junio de 2020

Acta número 42 del 17 de junio de 2020

III

Citación a Servidores Públicos

De conformidad con el artículo 135-8 de la Constitución Política, en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª. de 1992 y en desarrollo de:

PROPOSICIÓN NÚMERO 018

-Aprobada-

(19 de agosto de 2020)

Presentada por los Honorables Representantes *Oswaldo Arco Benavides, Diego Patiño Amariles, Adriana Gómez Millán y Milton Hugo Angulo Viveros.*

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), recientemente decretó la declaratoria de caducidad del Contrato de Concesión de la Red Férrea del Pacífico, que cubre 498 km en el tramo Buenaventura-Cali-Zarzal-La Tebaida en los departamentos de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle, suscrito el 18 de diciembre de 1998, por un periodo de treinta (30) años, cuyo objeto es *la rehabilitación, conservación, operación y explotación de la infraestructura de transporte férreo de la Red del Pacífico.*

En vista de la importancia que representa para la región la operación del Ferrocarril del Pacífico, lo que facilita la conectividad, y competitividad que permiten reactivar la economía vallecaucana con transporte de carga, se hace necesario conocer las razones de fondo que llevaron a la caducidad del contrato por parte de la ANI, y evaluar las alternativas de solución inmediata por parte del Gobierno nacional y departamental tendientes a concretar una nueva concesión para rehabilitar este importante corredor férreo.

Por lo anterior, **CÍTENSE** a debate de control político, en la Comisión Sexta Constitucional Permanente, en fecha y hora que determine la Mesa Directiva, a la Ministra de Transporte, doctora Ángela María Orozco Gómez; a la Viceministra de Infraestructura, doctora Olga Lucía Ramírez

Duarte; al Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), doctor Manuel Felipe Gutiérrez, y al Superintendente de Transporte, doctor Camilo Pabón Almanza, para que en el marco de sus competencias se sirvan absolver los cuestionarios que sobre la materia se anexan a la presente.

INVÍTENSE a la Gobernadora del departamento del Valle, doctora Clara Luz Roldán, al Gobernador del departamento de Risaralda, doctor Víctor Manuel Tamayo Vargas; al Alcalde de Pereira, doctor Carlos Alberto Maya López; a la Gerente de Proyectos Férreos de la ANI, doctora Ana María Zambrano Duque; al Gerente General Sociedad Puerto Industrial Aguadulce S.A., doctor Miguel Abisambra; al Gerente General de TC BUEN S.A., doctor Néstor Amador Cediell; al Gerente de la Compañía de Puertos Asociados -COMPAS CASCAJAL, doctor Juan Carlos Guerrero; al Gerente COMPAS BOSCOAL, doctor Alejandro Olivero; al Gerente de Ventura Group Operador Portuario, doctor César Restrepo Saavedra; a la Gerente de la Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura S.A. (SPRBUN) doctora Yahaira Indira Díaz Quezada, y a la Directora Ejecutiva de PROPACÍFICO, doctora María Isabel Ulloa, y a quien detente el cargo de Gerente del Tren de Cercanías del Valle.

Por parte de los Organismos de Control, **INVÍTENSE** al Procurador General de la Nación, doctor Fernando Carrillo Flórez y al Contralor General de la República, doctor Carlos Felipe Córdoba Larrarte.

CUESTIONARIO

**Presentado por el honorable Representante
Oswaldo Arcos Benavides**

Ángela María Orozco Gómez

Ministra de Transporte

En las bases del Plan Nacional de Desarrollo, en el punto VI Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, se habla sobre la reactivación del transporte ferroviario como motor de las regiones y que sería una prioridad del Gobierno nacional para la reactivación del transporte ferroviario de un sistema intermodal, que buscaría la reactivación del corredor férreo del Pacífico, permitiendo explotar sus ventajas competitivas y fomentar su integración de las cadenas logísticas e intermodales.

En el marco de sus competencias

1. ¿En qué se ha avanzado en este aspecto?
2. ¿Se cuenta con propuestas de operadores logísticos interesados en retomar el corredor férreo y explotarlo comercialmente y en qué condiciones? ¿Cuál es la propuesta del gobierno nacional?
3. ¿Existen estudios actualizados sobre la capacidad férrea de los tramos de vía entre Yumbo-Cartago-Armenia y Yumbo-Buenaventura que determinen un plan de transporte que sea viable y rentable?

4. ¿El Gobierno nacional ha pensado en crear nuevos talleres mejor dotados y eficientes que garanticen que un plan de transporte no se va ver afectado en su desarrollo por falta de equipos en buen estado y movimiento?

Desde hace varios años, se viene informando a la opinión pública por parte del Ministerio del Transporte sobre la importancia de formular el plan Maestro férreo de Colombia, sin que a la fecha se haya logrado; propuesta que también fue hecha por el actual gobierno; plan orientado a la integración de un sistema de transporte multimodal, que muestre las directrices y el comportamiento de un sistema de transporte a corto, mediano y largo plazo, su desarrollo vial, tractivo, rodante, tecnológico, operativo y comercial, y un plan que muestre el diagnóstico de la situación actual, como las estrategias a seguir para lograr los objetivos propuestos.

5. ¿Tiene el Gobierno un plan Maestro férreo orientado a la integración con un sistema de transporte multimodal que muestre las directrices y el comportamiento de un sistema de transporte a corto, mediano y largo plazo, su desarrollo vial, tractivo, rodante, tecnológico, operativo y comercial?
6. ¿Si existe el plan maestro, informe sobre su desarrollo y alcance en el Pacífico, y si está contemplada la conectividad con el Ferrocarril del Tolima-Huila, o con el Ferrocarril de Antioquia, en forma directa o por medio de un puerto seco o centro logístico bimodal ejemplo Zona Franca del Quindío y ¿cuál sería la normatividad en su implementación?
7. ¿Cuál sería la entidad especializada, que regule, controle el modo ferroviario en Colombia, tal como sucede con la Aerocivil en el modo aéreo?

La competencia que hoy se genera entre el modo ferroviario, con el carretero e incluso con el modo fluvial ha exigido que los ferrocarriles del mundo sean cada vez más competitivos y eficientes en términos económicos, lo cual se logra en gran parte con las mejores especificaciones geométricas y de túneles.

8. ¿Qué propuesta tiene el Gobierno para recuperar y modernizar los corredores de vías trocha yárdica (0.914 m) a trocha estándar (1.435 m) y modernizar el equipo tractivo y rodante actual modelo 50 para ser competitivos, rentables y atractivos para un operador logístico?
9. ¿Tiene conocimiento de qué medidas ha tenido Invías para proteger los corredores férreos y cómo se lograría recuperar el tramo Cali-Jamundí, y el resto de vías al sur que está invadida por particulares?
10. ¿El Ministerio del Transporte ha previsto en la construcción de futuras vías estándares para trenes de cercanías, entre otros dejar

el espacio que corresponde a los trenes de trocha yárdica de carga o pasajeros que en futuro se quiera reactivar o se quieran estandarizar y evitar así la desconexión del corredor férreo entre regiones?

Entre el 2010 y 2017, según revista de la Cámara Colombiana de Infraestructura en el modo carretero se invirtieron cerca de \$ 70,1 billones; en el sector aéreo \$ 6,5 Billones; en el fluvial \$ 300.000 millones y en el ferroviario \$1,1 billones. Estos dos últimos con una muy baja inversión. ¿Por qué? ¿Al Estado le interesa, sí o no el modo Férreo? ¿Como parte del transporte intermodal?

11. ¿El Gobierno nacional en qué ha avanzado en el modo ferroviario en estos dos años y qué proyectos concretos tiene para recuperar y estandarizar los corredores y las vías ferroviarias?

Los negocios de los Ferrocarriles, básicamente es mover grandes volúmenes a grandes distancias para que sean viables y rentables, dentro de las políticas de la ANI, se han hecho estudios, y se ha fijado como reto el gobierno reconectar la red central ferroviaria a la red del Pacífico, para tener un gran canal seco interoceánico que uniría la costa Atlántica con la Pacífica y sería competitivo al canal de Panamá en comercio exterior beneficiando a más de 25 millones de personas por los departamentos que tienen área de influencia y generaría muchos empleos productivos y gran emprendimiento.

- ¿12. Qué estudios y propuestas tiene el Gobierno para reconectar a la red central ferroviaria del Ferrocarril del pacífico, para tener un gran canal seco (interoceánico) que sería competitivo al canal de Panamá y que uniría la costa Atlántica con la Pacífica?

Desde el gobierno anterior se vienen haciendo pruebas de transporte de mercancías diferentes al carbón entre Dorada-Santa Marta y viceversa, con los equipos tractivos y rodantes de la ANI y su contratista de vías IVINES; por cuanto hasta ahora no ha resultado una empresa privada y/o operador logístico que se encargue de la concesión, después de la liquidación de los Ferrocarriles (1989).

13. ¿No se ha considerado que esas mismas pruebas las realice la ANI en las vías férreas del Valle del Cauca, mientras se logran recuperar y modernizar el corredor y/o la operación comercial la toma un concesionario?

MANUEL FELIPE GUTIÉRREZ

PRESIDENTE AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA

En el año 2000 se entregó por parte del Estado el corredor del Pacífico por 30 años en concesión a Ferrocarriles de Occidente para que en un plazo de 4 años se rehabilitara y se pusiera en operación comercial el transporte férreo con unos aportes

iniciales por parte del Estado de 120 millones de dólares, que fueron superados en su monto, sin que la firma hubiera cumplido el contrato y por otra parte no se movió la carga esperada. Finalmente terminó en una demanda, quedando en tramo entre Cartago y la Felisa sin concluir ni su terminal de transferencia como lo indicaba el contrato, lo anterior dio origen a que se hiciera cargo de la nueva concesión la multinacional Impala-Transfigura que finalmente también terminó abandonando los servicios férreos y la ANI le aplicó caducidad del contrato desde el año 2.016. y se lo confirmó en el año 2020.

En el marco de sus competencias

14. ¿Qué institución o interventoría especializada en ferrocarriles por parte del Estado estuvo a cargo del desarrollo y control para el cumplimiento del contrato, como mantenimiento de vías, estrategias de metas, técnicas, operativas y tecnológicas y sobre todo implementación de cumplimiento de un plan de transporte?
15. ¿Al iniciar el contrato se entregó los corredores férreos, equipo rodante y tractivo como herramientas y talleres, ya se devolvieron estos inventarios y en qué condiciones?
16. ¿Se cumplieron las metas mínimas de carga a transportar (ton/año) y cuál fue el equipo asignado?
17. ¿Las demandas laborales y civiles en contra del concesionario transpacífico podrían afectar a los futuros concesionarios?

La ANI ha venido recibiendo ingresos producto de la concesión FENOCO, de estos ingresos:

18. ¿Cuánto le ha correspondido a la división Pacífico para estudios y diseños de túneles que evitarían la pendiente y conectaría directamente con Buga y/o la recuperación de la geometría en terrenos de alta pendiente y/o mantenimiento y protección de sus corredores férreos?, o ¿Cuál sería el modelo ferroviario que conviene al comercio exterior?

Después de la liquidación de los ferrocarriles (1989), se crearon las empresas: STF (Sociedad de Transporte Férreo de economía mixta), para trabajar en el tramo DORADA - SANTA MARTA (pendientes inferiores al 2% y en recta), y en el Ferrocarril del Pacífico también varias empresas que fueron reinauguradas por los gobiernos de turno y que se fueron liquidando por su ineficiente operación y liquidez económica y financiera, entre ellas TRASPACÍFICO; FERROCARRILES DE OCCIDENTE; FERROCARRILES DEL OESTE y, finalmente, esta pasó a la multinacional FERROCARRILES DEL PACÍFICO (Trasfigura - Impala). Ante la evidencia de la falta de una vía férrea estándar, y una geometría vial con túneles que permita rodar trenes modernos y competitivos.

19. ¿Qué proyectos tienen el Gobierno para la construcción de uno o varios túneles desde Loboguerrero para conectar a Buenaventura con Buga como puerto seco y logístico? evitando la entrada del tren a Cali disminuyendo el recorrido en 100 km de trayecto.

Desde la liquidación de los Ferrocarriles Nacionales en 1989 se ha dicho que existen varias propuestas de operadores logísticos (APP), interesadas en los corredores férreos actuales, si existen

20. ¿Se ha estudiado la viabilidad de sus propuestas, sobre su patrimonio, capacidad de inversión, experiencia en construcción, mantenimiento de vías y equipos férreos, esto con el fin de evitar fracasos y crisis operativa, comercial y financiera de las empresas tal como sucedió con la sociedad de transportes férreos STF, Ferrovías y cuatro empresas en el Valle del Cauca que fueron reinauguradas por parte de los gobiernos de turno?
21. ¿Qué institución especial en Ferrocarriles Nacionales del Estado es la encargada de hacer la selección y velar por el desarrollo de las concesiones del Pacífico y de la costa Atlántica?

IV

Negocios sustanciados por la Presidencia

V

Lo que propongan los Honorables Representantes

El Presidente,

OSWALDO ARCOS BENAVIDES

La Vicepresidente,

ADRIANA GÓMEZ MILLÁN

La Secretaria General,

DIANA MARCELA MORALES ROJAS

Secretaria:

Presidente ha sido leído el orden del día, puede usted someterlo a consideración de la Comisión.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, señora Secretaria. En consideración el orden del día leído, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado, ¿aprueba la Comisión Sexta el orden del día? Sírvase señora Secretaria, abrir el registro para que los Honorables Representantes voten la aceptación del orden del día, el que no lo pueda hacer por la plataforma, por favor manifestarlo de forma verbal.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Arcos vota sí.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Honorable Representante Luis Fernando Gómez Betancurt:

Fernando Gómez vota sí.

Honorable Representante Mónica Liliana Valencia Montaña:

Mónica Valencia vota sí.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Señora Secretaria, por favor sírvase anunciar el resultado de la votación, para aprobación del orden del día.

Secretaria:

Votación nominal - registro verbal y en plataforma virtual - aprobación orden del día:

Angulo Viveros Milton Hugo

Arcos Benavides Oswaldo

Gómez Betancurt Luis Fernando

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wilmer

Montes De Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Patiño Amariles Diego

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojano Palacio Karina Estefanía

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Sí, señor Presidente. Se cierra el registro, hay once (11) votos por el "SÍ" en plataforma, más cuatro (4) de manera verbal, son quince (15) votos Presidente, en consecuencia, ha sido aprobado el orden del día por las mayorías requeridas.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Señora Secretaria, sírvase informar a la Comisión Sexta, si los funcionarios citados a este debate de control político se encuentran en la plataforma de manera virtual o de manera presencial. Así mismo como los invitados.

Secretaria:

Sí, señor Presidente. La Ministra de Transporte se encuentra conectada ya en plataforma, por la preexistencia médica pues no puede asistir de manera presencial, pero ya está conectada.

En el recinto se encuentra la Viceministra de Infraestructura la doctora Olga Lucía Ramírez, el Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura el doctor Manuel Felipe Gutiérrez y el Superintendente de Transporte se encuentra en camino.

Por parte de los invitados Presidente, el Contralor General de la República, ha delegado al

Contralor delegado para el Sector de Infraestructura el doctor Gabriel Adolfo Jurado, quien está en plataforma. Está también presente como delegado de la Gobernadora del Valle el Secretario Departamental de Infraestructura y Valoración, el doctor Frank Alexander Ramírez; está Julián Silva de la Asociación de Ingenieros Ferroviarios, Maximiliano Tovar Presidente de la Asociación de Ingenieros Ferroviarios y Otoniel González Orozco del Ferrocarril del Pacífico, Presidente.

Ya el Superintendente se encuentra en el recinto, Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, señora Secretaria por certificar la presencia de los funcionarios citados, así mismo como de los funcionarios invitados a este debate de control político. Este es un debate de control político citado por la Honorable Representante Adriana Gómez Millán, el doctor Diego Patiño, el doctor Milton Angulo y quien les habla. Tendrán el uso de la palabra para su intervención antes de escuchar a los citantes. Tiene el uso de la palabra para arrancar este debate la doctora Adriana Gómez Millán del Partido Liberal. Doctora Adriana.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Presidente gracias, buenos días, saludar a la Ministra, a todos los funcionarios, en este momento tengo un problema de conectividad, dejaría por favor me permitiera intervenir en unos 20 minutos cuando lo hagan los demás citantes, que tenga una mejor ubicación, le agradezco.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, me informa aquí la señora Secretaria, vamos a hacer como primer punto, primero, aprobación de actas y continuamos con el orden del día. Señora secretaria, por favor, anuncie las actas para aprobación.

Secretaria:

Sí, Presidente. Segundo punto del orden del día. Aprobación de las actas número 28 del 15 de abril de 2020, el acta número 35 del 22 de mayo de 2020, el acta 38 del 9 de junio de 2020 y el acta 42 del 17 de junio de 2020, Presidente.

Informo que con suficiente anticipación se envió a los correos de los Honorables Representantes las actas y al correo de sus asesores para su revisión previa, Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

En consideración las actas leídas, se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar. Señora Secretaria, por favor abra el registro para que los Honorables Representantes puedan proceder a votar, para la aprobación de las actas que se remitieron a sus correos.

Secretaria:

Sí señor Presidente, el registro está abierto para votar las actas en mención.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Los Honorables Representantes que no lo puedan hacer por la plataforma, por favor manifestarlo de manera verbal para certificar su votación.

Secretaria:

Arcos vota sí, Gómez Betancur Luis Fernando vota sí, Gómez Millán Adriana vota sí.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Señora Secretaria, por favor anuncie el resultado de la votación, para aprobación de las actas leídas que han votado los Honorables Representantes.

Secretaria:

Sí, señor Presidente.

En plataforma se registran doce (12) votos y de manera verbal tres (3) votos, son 15 votos por el "SÍ" Presidente, en consecuencia, han sido aprobadas las actas.

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Señor Presidente, doctora Diana, yo quería saber si quedó registrado mi voto, es que no...

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Certifique señora Secretaria, si el voto del Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara se registró.

Secretaria:

No Representante, no aparece en plataforma su voto.

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Voto sí, si es posible, por favor Secretaria.

Secretaria:

Sí, señor Representante.

Votación aprobación actas número 028 del 15 de abril de 2020, acta 035 del 22 de mayo de 2020, acta 038 del 9 de junio de 2020, acta 042 del 17 de junio de 2020:

Angulo Viveros Milton Hugo
Arcos Benavides Oswaldo
Gómez Betancur Luis Fernando
Gómez Millán Adriana
Leal Pérez Wilmer
Montes De Castro Emeterio José
Muñoz Lopera León Fredy
Patiño Amariles Diego
Pizarro Rodríguez María José
Quintero Cardona Esteban
Raigoza Morales Mónica María
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Rojano Palacio Karina Estefanía
Rojas Lara Rodrigo Arturo
Villalba Hodwalker Martha Patricia

Son dieciséis (16) (quince (15) votos, cuatro (4) (tres (3) de manera verbal, ya que el Representante Rodrigo tuvo problemas con la plataforma. En consecuencia, Presidente, han sido aprobadas las actas número 28 del 15 de abril de 2020, el acta número 35 del 22 de mayo de 2020, el acta número 38 del 9 de junio de 2020 y el acta número 42 del 17 de junio de 2020, Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, doctora Diana. Siguiente punto del orden del día, por favor señora Secretaria.

Secretaria:

Sí, Presidente. Citación a servidores públicos de conformidad con el artículo 135 de la Constitución Política y en concordancia con los artículos 233 y 249 de la Ley 5ª de 1992 y en desarrollo de la proposición número 018 aprobada el 19 de agosto del 2020, presentada por los Honorables Representantes Oswaldo Arcos Benavides, Diego Patiño Amariles, Adriana Gómez Millán y Milton Angulo Viveros.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, señora Secretaria. Entonces vamos a proceder con el debate de control político, tendrán el uso de la palabra los Honorables Representantes citantes, luego los Honorables Representantes que quieran intervenir en este debate de control político, en ese orden tiene el uso de la palabra como Honorable Representante citante el doctor Milton Angulo Viveros, Centro Democrático.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Bueno, gracias señor Presidente por el uso de la palabra, un saludo muy especial a nuestra Ministra Ángela que se encuentra, agradecerle como siempre esa disposición que siempre tiene para atender el llamado del Congreso de la República, en este caso la Cámara de Representantes.

Saludo muy especial para el doctor Manuel Felipe, director de la ANI, bienvenido acá a esta Comisión su casa, saludo especial a nuestro Superintendente de transporte el doctor Camilo, agradecer siempre esa disposición que tiene para con el Congreso y con esta Comisión y un saludo muy especial a la Ministra de Infraestructura la doctora Olga Lucia, agradecerle siempre ese compromiso y felicitarla ya que la semana pasada, el sábado estuvo en nuestro departamento el Valle del Cauca dando un balance muy importante de cómo la infraestructura viene avanzando y especialmente decirle a los vallecaucanos del compromiso que tiene el gobierno de nuestro Presidente Iván Duque, con la doble calzada Buga - Buenaventura y con la profundización del canal de acceso, gracias doctora Olga, felicitarla a usted siempre por esa disposición.

Miren este debate, es un debate de suma importancia porque consideramos que el sistema férreo en el país es un sistema estratégico vital y especialmente el Ferrocarril del Pacífico, que era un mecanismo importante para el desarrollo de la actividad portuaria; sabemos las dificultades,

tenemos que decirlo, que ha tenido este sistema de transporte y también entendemos como este gobierno que encontró las dificultades planteadas quiere avanzar. Y, yo Presidente, me voy a permitir presentar a usted, simple y llanamente unos aspectos fundamentales que están en el Plan de Desarrollo, en relación con la disposición que tiene este, nuestro gobierno en mejorar las condiciones del ferrocarril, no solamente del Pacífico sino el sistema férreo del país. Porque tenemos que entender que este sistema, obvio, genera un desplazamiento de la carga a un costo menor, y que genera una competitividad importante y por eso el gobierno ha considerado en ese Plan Maestro Ferroviario, generar inversiones importantes para el desarrollo del país. Por eso, de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo incluye 66 billones, para el desarrollo de los corredores estratégicos intermodales en el 2022.

Estos recursos son de suma importancia cuando se presentó el Plan de Desarrollo, se miró la conveniencia de fortalecer todo este sistema modal de transporte, pero también la ANI tiene bajo su responsabilidad, el desarrollo de la meta asociada a aumentar en más de 420 kilómetros, la línea base comercial en la operación de este servicio; pero también la ANI trabaja en la articulación de las futuras conexiones férreas, desarrolladas para los trenes de pasajeros en trocha estándar de 14 a 35 milímetros, particularmente en el tramo Bogotá - La Cora y Zipaquirá, situaciones que van a permitir generar una condición importante en el desarrollo del país.

Estas acciones van a permitir que el plan maestro ferroviario, que trabaja de manera conjunta con el Ministerio de Transporte, tiene previsto a lo largo la posibilidad de estructurar un proyecto de iniciativa pública, que involucre la conexión férrea del Pacífico y el corredor férreo central. ¿Con qué propósito?, con el propósito de generar mayor competitividad a la infraestructura vial del país.

Pero también, Presidente, quiero presentarles a ustedes, ¿qué ha pasado con el Tren del Pacífico?, que es fundamental que conozcamos esa reseña histórica que ha generado estas dificultades, y sabemos que con toda la disposición vamos a avanzar para que este corredor, que es un corredor estratégico para el desarrollo de la competitividad, pueda generar resultados importantes.

Primero, se suponía que en diciembre del 2013 entraría a funcionar este corredor, pero todos conocemos las dificultades que se presentaron para ello. Esta obra permitiría acortar los tiempos de transporte de carga entre La Tebaida y Buenaventura y además sería un atractivo turístico, todos sabemos las ventajas en materia de turismo que tiene no solamente el departamento del Valle, sino el departamento del Quindío.

En el año 2016, la Sociedad Ferrocarril del Pacífico, fue sometida a control por la Supertransporte y se ordenó la prestación de un plan de recuperación y manejo importante, para que

podiera generar el cumplimiento a las acciones que se había comprometido en la concesión.

Desde agosto del 2017, la ANI declaró la caducidad del contrato del Ferrocarril del Pacífico, queremos decir que esto se dio en el año del 2017 por incumplimiento al mismo. La empresa que tenía la concesión fue acusada por incumplimientos graves, por lo que se le ordenó pago de una multa de más de 32.8 billones de pesos. Además, por incumplir el contrato, la Superintendencia de Puertos y Transporte, en ese mismo año ordenó al Ferrocarril del Pacífico pagar una multa de doscientos setenta y cinco mil millones de pesos (\$275.000.000.000) con ese propósito.

En agosto del 2017, cuando las obras detuvieron la caducidad, los trabajadores generaron una deuda aproximadamente de cinco meses, en el pago de su salario y eso dificultó la situación de avance. También tenemos que precisar que, según la ANI, la concesión ha incumplido en los tres frentes. Primero, la operación del corredor no se ha movido la carga durante los años requeridos. Segundo, cero mantenimiento en la red férrea que se presentó, y tercero, abandono de la vía que se había acordado. Estos hechos han generado estas dificultades en este importante corredor.

Frente a esa situación es importante que el gobierno, sabiendo que este era un problema que viene de administraciones pasadas, nos pueda precisar hoy ¿cuáles son las acciones que se vienen adelantando para resolver este problema?, consideramos de suma importancia que hoy día, el gobierno le pueda presentar a la comunidad en general y especialmente a la comunidad vallecaucana, que tiene bastante necesidad de reactivar ese corredor férreo porque como lo decíamos anteriormente, es importante para la competitividad del Puerto de Buenaventura, si queremos escuchar en ese sentido cuáles son las acciones que en su momento el gobierno ha adelantado frente a eso.

Pero para concluir, Señor Presidente, quiero precisar lo siguiente: Es fundamental, que este debate pueda concluir esas acciones que de una u otra forma el gobierno ha venido generando frente a resolver este tema. ¿Y por qué?, hoy día se miran inversiones importantes frente a profundizar el canal de acceso de la bahía de Buenaventura, y es lógico tener otro sistema de transporte que esté en capacidad de movilizar la carga, cuando al puerto de Buenaventura puedan llegar barcos de alto calado. Entonces, consideramos fundamental que este corredor férreo genere las acciones importantes para determinar un desarrollo competitivo.

Yo considero que, si nosotros tenemos este corredor férreo en las condiciones técnicas que, ojalá pueda generarse, que sabemos que tenemos toda la disposición del gobierno para eso, simple y llanamente vamos a tener que la carga que se moviliza desde el Puerto de Buenaventura va a incrementar; porque es de sabido que el transporte por la infraestructura férrea va a abaratar los costos

de movilización. Y aquí también tenemos que disponer que hay toda una voluntad de esta Comisión del Congreso de la República, de generar todas las alternativas necesarias para que este grave problema se pueda resolver de la mejor manera.

Entonces, Señor Presidente, funcionarios, reitero la gratitud de estar aquí en esta Comisión, sabemos que este tema es importante para el gobierno, sabemos que el gobierno ha hecho todo lo conveniente para resolver esa situación y hoy día lo que esperamos no solamente los Congresistas, sino el país, que el gobierno le pueda decir con la claridad que siempre lo hace, ¿cuáles han sido las dificultades, pero también cuáles son los avances que tiene frente al Ferrocarril del Pacífico?, porque consideramos que para la competitividad del país este sistema de transporte va a generar una marcada participación para mejorar las condiciones. Señor Presidente, muchas gracias por la oportunidad y siempre estamos prestos para generar contribuciones afirmativas en beneficio del desarrollo del país.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias a usted, doctor Milton Angulo, le pido el favor a usted como Representante presencial aquí en la Comisión Sexta asuma la Presidencia, mientras tomo el uso de la palabra como Representante citante. Doctor Milton.

Presidente (E) - Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias, señor Presidente. Tiene entonces usted el uso de la palabra para participar en este debate. Representante Arcos, tiene usted el uso de la palabra.

Honorable Representante Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, doctor Milton, por asumir la Presidencia.

Bueno, la verdad es que este es un tema de muchísima importancia, no solamente para el Valle del Cauca, sino para todos los colombianos lo que significan nuestras vías férreas. Leyendo un poco de la historia, aprovechando la presencia de nuestra Viceministra del Ministerio de Transporte, nuestro director de la ANI que hacen presencia en el día de hoy, el Superintendente de Transporte, los invitados, es importante resaltar que, este es un tema que venimos construyendo desde el siglo XIX, y este es un tema que no solamente... (Problemas de audio)

Secretaria:

Está muy entrecortado.

Honorable Representante Oswaldo Arcos Benavides:

¿Listo?, ¿ahí? ¿Sí?, qué pena, tenemos fallas técnicas de sonido. De pronto ahí sí ya, ¿mejor? Bueno. Entonces, en donde fue más evidente la incapacidad de nuestros dirigentes por construir ferrocarriles de manera adecuada para negociar sobre todo con inversionistas nacionales y extranjeros, para obtener los recursos necesarios en los tramos de carretera que comunicaran con nuestra capital de Bogotá, fueron unos costos altísimos, y solamente

cuando logramos hacer un mayor control fiscal, logramos buenos precios como fue la construcción del ferrocarril de Cúcuta y el ferrocarril de las altas montañas de Antioquia, quiero dejar esto como antecedente porque este no ha sido un problema que hemos tenido de ahora, sino que es un tema desde que arrancamos la construcción de nuestros ferrocarriles como lo muestra en la gráfica de Colombia, que estamos mostrando donde están ubicadas las líneas férreas.

Hubo muchísimos inconvenientes que en 1988 se expidió la Ley 21, una ley donde toca 3 temas fundamentales, el primer tema, la Sociedad Colombiana de Transporte Ferroviario (STFCA), destinada a la operación de los equipos y a prestar el servicio de transporte con criterios de eficiencia y rentabilidad. Esta fue una de las primeras entidades que se crearon con la Ley 21.

El segundo punto que se tocó en esta Ley 21 de 1988, fue el Fondo Pasivo Social de Ferrocarriles Nacionales de Colombia, creado para que la nación asumiera a través de dicha entidad, el pago de los pasivos laborales y financieros de los antiguos Ferrocarriles Nacionales de Colombia.

Y la tercera entidad creada a través de esta Ley 1988, fue la empresa colombiana de vías férreas, Ferrovías. Arrancamos con esa ley en 1988 y por allá en 1992 dijimos, definitivamente nuestro ferrocarril no ha funcionado; pasamos de transportar cerca de 5 millones de pasajeros en 1972 y al año de 1992 ya teníamos cerca de 165 mil pasajeros, y el gobierno decidió en 1998, diez años después de haber construido nuestra ley, crear y entregar en un sistema de concesión. De ahí arrancamos las concesiones de nuestro país, ahí las arrancamos y ahí vinieron las diferentes concesiones, arrancamos la concesión de la Red Pacífico con una extensión de 500 kilómetros, se adjudicó a la concesionaria de la Red Férrea del Pacífico S.A. y la Red Atlántica con 1.494 kilómetros obligatorios, y 451 kilómetros opcionales a la Sociedad Futura Ferrocarriles del Norte de Colombia S.A., ambas concesiones por un periodo de 30 años, o sea, terminar desde 1998 y, sobre todo, la del Pacífico que arranca en el 2000, terminaría en el 2030. Y ese es uno de los temas que nos trae a este debate de control político, sobre todo el tema de la concesionaria a la caducidad en el año 2017 y se acaba de ratificar en el año 2020, por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura. Y ahí hay varios puntos para tocar, aprovechando a nuestro director de la ANI.

Primero, sería bueno que nos entregaran, porque esta fue un asunto de Ferrocarril de Occidente, lo tuvo unos años, le entregaron unos recursos muy importantes, cerca de 150 millones de dólares tengo entendido, 120 millones de dólares. Luego, entregaron la cesión, creería que fue un tipo de cesión que ellos hicieron a Ferrocarriles del Oeste y luego pasamos a Ferrocarriles del Pacífico que fue la que se le hizo la caducidad, ¡claro!, sería muy bueno mirar en que etapas de la vida de esta concesión, ¿qué hizo Ferrocarriles de Occidente?, ¿qué le entregó a

Ferrocarriles del Oeste?, ¿qué hizo Ferrocarriles del Oeste?, ¿qué entregó Ferrocarriles del Oeste, sobre todo a Ferrocarriles del Pacífico?

Hemos invitado a esta reunión de control político, a esta sesión de control político, al representante legal de Ferrocarriles del Pacífico para conocer de primera mano, ¿Cuál fue el proceso que ellos hicieron? Entonces, vale la pena señor director, crear una comisión accidental que nos permita sobre todo conocer de primera mano el estado en que se encuentra esta concesión Ferrocarriles del Pacífico, con el propósito de avanzar en una nueva concesión, que ojalá usted nos pueda tener muy buenas noticias, no solamente para el Valle del Cauca, sino que esta es una excelente noticia de poder abrir una nueva licitación, que podamos tener un nuevo concesionario y poder tener un tren que nos permita sobre todo avanzar en el cargue de mercancía desde la logística, y sobre todo desde el puerto más importante sobre el Pacífico, como es el Puerto de Buenaventura, Buenaventura-Cali con 174 kilómetros, Cali-Buga 66 kilómetros, Buga-Zarzal con 64 kilómetros, Zarzal-La Tebaida que tiene cerca de 40 kilómetros, Zarzal-Cartago con cerca de 43 kilómetros y Cartago - La Felisa con cerca de 112 kilómetros, para un total de 498 kilómetros. ¡Claro!, tenemos varias debilidades, un ferrocarril que fue construido con el ancho de su riel de cerca de una yarda de 0,9,4 centímetros, que es una distancia que de pronto para los que no conocemos de este modelo y lo que hemos leído y escuchado, no son trenes muy comerciales, son trenes que hay que mandarlos a hacer específicamente, porque en el mundo entero observamos y, sobre todo, en Latinoamérica, que los únicos países que utilizan 914 milímetros son Canadá, que tiene hoy una vía estándar de 1.435 milímetros que es el más reconocido a nivel mundial, tiene cerca de 77.932 kilómetros y solamente en la yarda que nosotros tenemos en Colombia de 914, tiene 177 kilómetros. Colombia que tiene cerca de 2.141 kilómetros en esta yarda de 914, y solamente tenemos en la yarda estándar 150 kilómetros, creería que son los que están ubicados en El Cerrejón.

De ahí para abajo, los únicos países que utilizamos esta yarda de 914 son solamente Colombia y Perú, son los únicos dos países que tenemos en Suramérica utilizando esta yarda de 914 milímetros, el resto de países, cerca de 403.000 kilómetros, están en la estándar que es la que más se usa a nivel internacional, a nivel mundial, tenemos 403.000 kilómetros y en la de 914- 2.275 kilómetros. Sería bueno que nuestro Director de la ANI, nos explicara si podemos seguir con esta yarda de 914, ¿qué ventajas?, ¿qué desventajas tenemos? Y también que nos dijera ¿Cuál es el costo de poder pasar todo nuestro sistema, nuestros 3.200 kilómetros que los tenemos en yarda de 914?, poderlos pasar a una yarda estándar que nos permita sobre todo jalonar y transportar más peso, el éxito de los trenes es transportar volúmenes, grandes volúmenes para abaratar los costos y sobre

todo con un nuevo diseño de vías, y sobre todo en el Pacífico con nuevos túneles que nos permitan acortar distancias y combustible.

Entonces, este cuadro que hoy vemos ahí, es un cuadro que nos muestra que el mundo tiende a tener unas vías estándar de 1.435 milímetros, que suman cerca de 403.000, de los cuales cerca de 300 mil están ubicados en Estados Unidos. Estados Unidos avanzó en los primeros 10 años cuando se inventaron el tema de los trenes, lo que nosotros no hemos podido hacer en cerca de 180 años, estamos súper atrasados, pero aspiramos que por las nuevas políticas públicas que este gobierno pueda trazar, podamos entregarles unos grandes diseños que nos permitan seguir avanzando en habilitar los trenes, no solamente para transportar nuestras mercancías, sino para transportar nuestros pasajeros y que podamos incrustar el sistema ferroviario en un sistema multimodal, porque hoy no tenemos un sistema multimodal incrustado al sistema férreo, no tenemos ni el primero que nos permita llegar del tren a un puerto, que lo coja un barco o que lo coja un transporte terrestre, no lo tenemos y se hace necesario señora Viceministra y señor Director y señor Superintendente de Transporte, integrar el sistema ferroviario a un sistema multimodal.

Tenemos varias falencias y sobre todo para terminar, en el Valle del Cauca hicimos un puente en la vía Cali - Jamundí y es un puente que hoy toca los límites de esta vía férrea, que va a tener muchos inconvenientes, sobre todo, cuando hagamos el tren de cercanías, que es uno de los proyectos que tiene la Gobernación del Valle y está en el radar del Gobierno nacional, que nos permitiera de una u otra manera mirar cómo podemos habilitar, pero hemos cometido errores de pronto técnicos que a futuro nos pueden traer problemas, como el problema que tuvimos cuando el doctor Germán Villegas que en paz descansa, se tumbó el puente de la carrera octava que permitía la comunicación del tren.

Entonces, han sido problemas y fallas técnicas que hemos cometido en los diferentes gobiernos, que los reconocemos, que han sido fallas técnicas que se cometieron; pero este es un gobierno que nos permite a nosotros sobre todo avanzar en una política pública seria, y sobre todo conectar el Pacífico con el Atlántico a través de la vía férrea, aquí en el mapa que estamos mirando, observamos la línea férrea que nos puede llevar hasta la Costa Atlántica y desde la Costa Atlántica poder llegar hasta el Pacífico y sobre todo con unas vías estándar o vías que nos permitan sobre todo, conseguir repuestos y conseguir motores más potentes que nos permitan sobre todo jalonar más carga y más pasajeros. Entonces, la única vía férrea que reconocemos que cumple unos estándares de rapidez y de efectividad como el Cerrejón, que hoy por hoy con 3 locomotoras puede transportar cerca y en un solo viaje 12 mil toneladas por viaje; así quisiéramos tener todo nuestro mapa de vía férreo que nos permita avanzar en este tema. Entonces dejaré las otras 3, 4 preguntas después de escucharlos a los citados, con el propósito de

seguir escuchando a los honorables Representantes que quieran intervenir y proceder con los invitados. Muchas gracias, señor Presidente doctor Milton.

Presidente (E) - Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias a usted, mi estimado Presidente por el buen uso del tiempo. Le cedo entonces la Presidencia, para que usted continúe dirigiendo esta sesión. Muchas gracias, Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, doctor Milton, no sé si la doctora Adriana ya tiene conectividad como Representante citante, para darle el uso de la palabra o el doctor Diego Patiño. Doctora Adriana, por favor, antes de escuchar a los invitados.

Honorable Representante Diego Patiño Amariles:

Presidente, yo estoy listo.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Doctor Diego Patiño, tiene el uso de la palabra como Representante citante, Partido Liberal.

Honorable Representante Diego Patiño Amariles:

Gracias, Presidente. Con un saludo muy especial a la señora Ministra, a la señora Viceministra, al Presidente de la ANI, al Superintendente de Transporte, a los invitados especiales y a mis colegas. Yo había hablado telefónicamente con el doctor Manuel Felipe sobre este debate, habíamos quedado de contiguo, se coordinara más bien un foro o alguna otra actividad, porque creo que sin volver una polémica, este no es un debate de control político, porque cuándo se hace un debate de control político es porque no estamos de acuerdo con decisiones, acciones u omisiones del gobierno, o porque se han violentado los derechos humanos, los derechos fundamentales, o no se ha cumplido la ley y estamos en desacuerdo, ¡no!, aquí estamos de acuerdo y yo por eso considero que este es un debate más informativo que de control político y por eso no envié cuestionario, porque esperábamos ponernos de acuerdo en hacer un gran foro tal como lo habíamos convenido cuando el doctor Manuel Felipe era Viceministro de Transporte o de Infraestructura.

Pero, bueno, usted lo ha mencionado señor Presidente, es necesario que de este debate informativo podamos constituir unas mesas de trabajo donde participen no solamente el Gobierno nacional, sino las entidades territoriales y los concesionarios y de ellas se desprenda responsabilidades y compromisos; porque creo que este proyecto, si bien todos estamos de acuerdo hace muchos años, si ha tenido un retraso importante dado a los problemas jurídicos que se han presentado, y bien lo decía usted, este es un proyecto que no solamente servirá para el transporte de carga, sino también para el turismo, no se nos olvide que, tanto el Quindío, como Risaralda, Norte del Valle y el Departamento de Caldas, hacemos parte del Paisaje Cultural Cafetero y por lo tanto, es muy importante que tengamos otro tipo de transporte que permita

darle opciones a nuestros visitantes y turistas, pero para el caso de Risaralda, señora Ministra y señor presidente de la ANI, hay una posición mucho mas de carácter competitivo para el caso de Risaralda, porque no solamente esperamos llegar a La Felisa, sino que también concluyendo el tramo Zarzal - Cartago - La Virginia, podamos también adelantar un proyecto pequeño, que permita integrar a la plataforma logística que está incorporada en el Plan de Desarrollo de este cuatrienio del Gobierno nacional, para que también sirva de soporte para que en este municipio de la Virginia podamos sacar adelante esta plataforma logística.

Por eso me parece importante que definamos una fecha próxima para que adelantemos un foro o unas mesas de trabajo, como las quieran llamar, bien sea para que las realicemos en Cali o en Buenaventura, o en algún municipio intermedio en el Valle del Cauca, o en Pereira, o en Armenia, donde se defina y podamos involucrar como digo, a las autoridades locales y departamentales, para que fijemos un cronograma de cual debe de ser el desarrollo de este gran proyecto, yo no creo mi querido Presidente, que hoy sea oportuno hablar si nos vamos a quedar en trocha ancha, o en trocha angosta, ya las obras de recuperación se hicieron sobre lo que había, no sé si lo nuevo que se pueda realizar en un ancho de trocha ancha, pero me parece que es importante por lo menos comenzar a utilizar lo que ya está y terminar lo que falta, en el caso de Risaralda es algo insólito, dado que hubo problemas jurídicos con la concesión, no se logró terminar, porque no habían comprado un predio en el caso de Risaralda, lamentablemente no se compró a tiempo y por lo tanto, las obras no pudieron tener la continuidad que ameritaba.

Pero también hay que decir que, tal como usted lo presentó en el mapa, nosotros podemos conectar la Costa Pacífica, los puertos del Pacífico con los puertos de la Costa Atlántica, y me parece que con los proyectos que hoy se están adelantando del Pacífico 3, Pacífico 2, el tramo entre La Pintada y Santa Fe de Antioquia - Santa Fe de Antioquia - Turbo, y en un futuro que está proyectado el túnel para conectarnos con la vía actual hacia Cartagena, ¡pues hombre!, es mirar a largo plazo que no nos quedemos solamente en La Felisa, sino que podamos darle continuidad a ese ferrocarril y ese si podría ser un proyecto en trocha ancha, para que tengamos una integralidad entre los puertos y tengamos la suficiente carga para que también sea atractivo, no nos digamos mentiras, el fracaso de este proyecto se debe a que no ha habido ni el número de pasajeros, ni el volumen de carga que se ha requerido para darle sostenibilidad financiera al proyecto.

Yo le agradezco Presidente, el haberme tenido en cuenta, pero hago un llamado muy especial para que hagamos un foro o unas mesas de trabajo lo más pronto posible, para mirar a ver cuáles son las responsabilidades que debe de asumir tanto el Gobierno nacional como las entidades territoriales. Muchas gracias.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias a usted, honorable Representante Diego Patiño. Tiene el uso de la palabra como Representante citante a este debate de control político, la Representante por el Partido Liberal, doctora Adriana Gómez.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Presidente, muchas gracias, nuevamente saludarlos, pedirle el favor que permitiera que hablaran los delegados de la Gobernación del Valle, yo ya calculo que en 10 minutos tengo ubicación para realizar una presentación con motivo de este importante debate, ofreciéndoles disculpas por estas incomodidades que les he hecho pasar, pero ya vamos solucionando. Gracias.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias a usted doctora Adriana, un saludo cordial para nuestra Ministra de Transporte la doctora Ángela María Orozco, que ya se encuentra en plataforma. Vamos a proceder entonces a declararnos en sesión informal para escuchar a los invitados. Se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada, señora Secretaria, abra el registro para podernos declarar en sesión informal. Los que no lo quieran de esa manera, por favor manifestarlo. Señora Secretaria, por favor infórmenos la votación.

Secretaria:

Sí, señor Presidente. Así lo quiere la Comisión, nos declaramos en sesión informal por unanimidad de los Representantes asistentes, certificando que existe quórum decisorio, Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, señora Secretaria, entonces vamos a darle paso a escuchar a los invitados. Tiene el uso de la palabra por parte de la Gobernación del Valle, el doctor Frank Alexander Ramírez, Secretario Departamental de Infraestructura y Valorización. Señor Frank, tiene el uso de la palabra.

Secretario de Infraestructura y Valorización - Frank Alexander Ramírez:

Si, muy buenos días a todos, agradecerles por este espacio, también desde la Gobernación de Valle del Cauca junto a nuestra Gobernadora, la doctora Clara Luz Roldán que también está conectada en este espacio, hemos estado muy atentos a lo que es toda la línea férrea para el Valle del Cauca. Para nosotros, obviamente tener la oportunidad de que nos convoquen a este espacio de la Comisión Sexta es muy importante, porque como departamento tenemos unas grandes apuestas en materia de infraestructura de transporte y obviamente esta infraestructura férrea es esencial para nosotros.

Reconocemos que esos 498 kilómetros de línea férrea, que tenemos en el Valle del Cauca, son importantísimos para muchos de los proyectos que queremos nosotros adelantar y en especial estos 380 kilómetros que se tenían en la concesión de Ferrocarriles del Pacífico, se alinean con algo

esencial que tenemos nosotros en el Valle del Cauca, que es el proyecto del tren de cercanías; un proyecto que le va a permitir al Valle del Cauca y especialmente a Cali, junto a los municipios de Jamundí, Palmira y Yumbo, poder avanzar en el tren de cercanías y avanzar en este sistema multimodal para el Valle del Cauca.

Es importante resaltar, que nosotros hemos estado pues también en comunicación permanente y destacar eso con la ANI, donde nosotros hemos podido con ellos trabajar y conocer de primera mano junto a la señora Gobernadora y al Presidente de la ANI, pues los pormenores de este tema de la concesión. Resaltar especialmente en el proyecto del tren de cercanías, que nosotros vamos a adelantar en este momento ya lo concerniente a la factibilidad del tren. En el gobierno anterior se terminó la prefactibilidad y este gobierno del Valle invencible, la doctora Clara Luz Roldán, estamos centrando los esfuerzos en la factibilidad del tren y reitero, si es muy importante para nosotros poder obviamente tener mucha claridad de lo que pasa con todo el sistema férreo en el departamento, porque bien lo anotaban algunas de las personas que han intervenido, vamos a hacer en el proyecto de tren de cercanías pasar de la trocha yardiga a la trocha estándar, en los 72 kilómetros de línea férrea, que vamos a tener para el proyecto de tren de cercanías del Valle del Cauca. Eso es algo esencial para nosotros, el bloque parlamentario lo conoce muy bien y de verdad del Valle del Cauca agradecer también a los Congresistas del Valle del Cauca que han estado muy atentos, algunos pueden recordar algo de lo que voy a mencionar y es que el pasado 28 de agosto, hicimos la reunión en el sector de Pavas para tratar varios temas de proyectos importantes para el departamento, entre los cuales la señora gobernadora le hizo también la pregunta dentro del escenario que teníamos al presidente de la ANI, precisamente de todo lo que tiene que ver con el corredor férreo, a lo cual nos interesa no solamente como lo mencionaba, culminar con todo lo concerniente al tren de cercanías, sino cómo vamos a aprovechar y utilizar el resto de la línea férrea que tenemos, que atraviesa nuestros municipios desde Buenaventura hasta Cartago, teniendo la comunicación también de Zarzal a la Tebaida y que posibilite especialmente, la doctora Adriana conoce muy bien esto, la Representante, desde Yumbo ese tema ya no de pasajeros, que es lo que tenemos en el tren de cercanías, sino ya de carga teniendo en cuenta nuestra gran zona industrial de Yumbo, y obviamente nuestra conexión tan esencial con el puerto más importante del país, como es el Puerto de Buenaventura.

Entonces, no quiero pues alargarme en la intervención, simplemente quería como manifestar estos datos que nos parecen importantes y celebrar nuevamente, que una Comisión tan importante permanente como lo es la Comisión Sexta del Congreso, tenga no solamente el proyecto de la Red del Pacífico en el radar, sino obviamente estos proyectos que son trascendentales, no solamente

para el Valle del Cauca, sino para todo el país con lo cual podemos seguir avanzando en la sostenibilidad de lo que tiene que ser todo el sistema ferroviario para Colombia y obviamente cuenten, lo puedo decir aquí con la anuencia de la señora gobernadora, con el Departamento del Valle del Cauca, para poder aportar y construir colaborativamente las alternativas que sean esenciales y que nos permitan seguir avanzando a nosotros en el Valle del Cauca en este sistema multimodal, teniendo en cuenta que la ruta que hemos trazado, la ruta invencible pues se le ha llamado a través del programa y el plan de gobierno de la señora Gobernadora, está enfocado hacia los temas turísticos y los temas productivos, y el sistema ferroviario pues obviamente nos va a dar la posibilidad de seguir avanzando en ambos sentidos.

Entonces nuevamente Presidente, muchas gracias y quedamos aquí atentos a cualquier solicitud y seguir acompañando estas invitaciones que nos hagan la honorable Comisión del Congreso.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Bueno, muchas gracias a usted, Secretario de infraestructura, ingeniero Frank Alexander Ramírez Ordóñez. Bueno, vamos a proceder con el siguiente invitado, es la doctora María Isabel Ulloa, directora ejecutiva de Propacífico. Doctora María Isabel, tiene el uso de la palabra.

Directora Ejecutiva - PROPACÍFICO - María Isabel Ulloa:

Buenos días a todos, me complace mucho poder estar aquí compartiendo algunas opiniones sobre este tema tan importante para el Valle del Cauca y como lo decía el secretario, me sumo al agradecimiento porque esta Comisión se preocupa por los temas del Valle del Cauca, claramente aquí están nuestros Representantes preocupados por este tema, que es una necesidad de competitividad para el Valle, pero sobre todo para el país. Yo creo que aquí ya a esta hora pues se ha dicho todo, el Secretario, los Representantes que han hablado hasta ahora, han comentado la importancia de esta red férrea de carga para el Valle del Cauca y nuevamente lo reitero, para el país.

La caducidad ya es un hecho, yo un poco desde ProPacífico, lo que hemos dicho en su momento, siempre preguntaban: ¿la caducidad es necesaria o no? Nosotros ahí no nos metemos, pero lo que sí es importante es no perder la red férrea de nuestro departamento. Creemos que, ahora todos los esfuerzos se tienen que concentrar para que la ANI y aquí veo al presidente de la ANI, también un saludo cordial, tenemos que encaminar todos los esfuerzos a poder adjudicar nuevamente este tren de carga con todas las condiciones necesarias de competitividad para que el tren de carga sea efectivo y eficiente, hacer las variantes necesarias que ya todos conocemos, que están lo suficientemente conversadas, de Yumbo – Cerrito, entre otras.

Entonces, un poco el llamado es a no perder de vista que aquí hay una necesidad de ponernos manos

en la obra, la caducidad ya se hizo, entendemos ya se puede decir cosa juzgada, y ahora tenemos que pensar al futuro en cómo vamos a estructurar esa nueva concesión, y cuáles son los pasos a seguir para que esa nueva concesión sea lo más competitiva posible para la región y el país.

Y reiterar también, los mensajes que ha dado el Secretario, en el Valle del Cauca hemos estado concentrados y enfocados en el tren de cercanías que obviamente usa un tramo de la red férrea, tramo que de alguna manera ya llevaba mucho tiempo sin ser usado, como los trenes de carga no pasaban por ahí por las razones obvias, pasar un tren de carga por medio de municipios y de ciudades no tenía mucho sentido.

Entonces, obviamente esta nueva concesión también tendrá que contemplar cómo se hace ese alcance se puede decir de la ciudad, porque el tren de cercanías es una realidad para nuestro departamento, ya estamos haciendo todo lo que es necesario para que la factibilidad quede contratada este año, obviamente con el apoyo del Gobierno Nacional, todo este bloque parlamentario, la gobernadora que también está aquí, la saludo. Ha sido un esfuerzo conjunto, una articulación público-privada y reiterar pues que este es uno de nuestros proyectos más importantes, pero también lo es el tren férreo que llegará pues a nuestro puerto y es también un mecanismo de conectividad.

Entonces, pues simplemente con eso no gasto mucho más tiempo para ir al resto del debate; pero agradecer que se haya dado este espacio para hablar de los proyectos regionales del Valle del Cauca e insistir, en que ahora el camino tiene que ser estructurar esta nueva concesión, porque no podemos perder nuestro corredor férreo de carga. Muchísimas gracias.

Ingeniero Civil - Julián:

Buenos días, un cordial saludo a todos los asistentes, sea esta la oportunidad de observar y escuchar de todos en cuanto al modo férreo, las necesidades que existen en el Valle de tener una infraestructura apropiada para la competitividad. Se ha hablado de logística, la logística del país está del orden del 15% según el Banco Mundial, y según el Foro Económico Internacional del 13.5%. Por Buenaventura, por ello entra aproximadamente el 50% de la carga del país de importación y exportación, Buenaventura mueve de ese orden.

El sector privado ha hecho puertos, en donde se le ha metido últimamente una inversión de más de 3 mil millones de dólares a Buenaventura, en el puerto nuevo de Agua Dulce, pero la competitividad hay que mirarla en la cadena logística donde intervienen todos los modos, donde está el puerto, donde está la carretera y donde están los ferrocarriles.

Nosotros para abaratar las costas del transporte desde Buenaventura al interior del país, pues se necesita una infraestructura eficiente que nos permita competir y desarrollar velocidad en el transporte, este trazado de Cali - Buenaventura,

especialmente es un trasado obsoleto con unas pendientes del 4.2%, en unos trayectos que dificultan la operación de cualquier operador que llegue ahí; es la principal causa por la cual las concesiones no han podido superar pues su gestión para lograr buenos resultados.

Unas locomotoras saliendo de Buenaventura hacia Cali, pierde al subir a la cumbre su capacidad tractiva ostensiblemente, más del 50% de la capacidad tractiva se pierde. Entonces, competir en los modos con una infraestructura obsoleta pues es muy difícil, es la causa por la cual se vienen frustrando los esfuerzos y las inversiones que se dan en el modo férreo del Pacífico.

Es cierto que de la noche a la mañana no podemos lograr pues superar el problema, escuchaba en una de las intervenciones precedentes, lo primero que tenemos que hacer es poner a funcionar lo que hay, después de poner a funcionar lo que hay, entonces con una gradualidad podría mirarse dentro del Plan Nacional de Desarrollo, la modernización para llegar a una trocha eficiente, a una trocha estándar, donde las costas se van a bajar. Tener en cuenta que Buenaventura, incide con los movimientos de carga que tiene hacia el interior del país notoriamente en el desarrollo; el PIB podría mejorarse ostensiblemente, si se dispone de una línea apropiada, la cadena logística Buenaventura hacia el interior del país necesita, requiere para llegar a la competitividad de infraestructuras apropiadas, de la intermodalidad, no más allá el ejemplo de hace 4 años más o menos, cuando llegó a Buenaventura un buque de más de 10 mil contenedores, del orden de 10 mil, se vieron grandes dificultades para conseguir el transporte terrestre para evacuar la carga del puerto hacia el interior.

En una visita que yo hice el año antepasado al Puerto de Buenaventura, hablando con actores del puerto, se les preguntaba, bueno y ¿qué tienen ustedes en proyecciones hacia el modo férreo, qué expectativas tienen?, ¡vaya sorpresa!, las líneas ferroviarias del puerto poco a poco se fueron sepultando con pavimentos, el señor que nos atendía en ese momento decía: “nosotros no podemos proyectar nada hacia delante, porque no sabemos qué va a pasar con la red férrea del Pacífico” entonces, pues en resumen, este proyecto de 498 kilómetros, lo principal es ponerlo a funcionar y dentro de un plan maestro y dentro del Plan Nacional de Desarrollo establecer una meta, para que sea modernizado totalmente a trochas competitivas como la trocha estándar; de por sí entonces con la operación, si se pone a funcionar la red van a seguir las dificultades, pero pues pueden ser superables parcialmente con la colaboración del Gobierno Nacional hacia el privado que tome la concesión, más o menos es una visión que tengo del sector, yo soy ingeniero civil y he trabajado en el nuevo férreo aproximadamente 43 años.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, doctor Julián. El doctor Maximiliano ya se encuentra en la plataforma. Tiene el uso de la palabra doctor Maximiliano.

Ingeniero Ferroviario - Maximiliano Tovar:

Bueno, muy buenos días a todos, reciban un cordial saludo, me alegra este escenario para hablar de un tema tan importante para el desarrollo y la competitividad del país, que lleva muchos años en estudios y estudios e infortunadamente no ha logrado ubicarse y posicionarse, en el lugar que le corresponde en el escenario de la reactivación de la economía de nuestro país. Es el modo ferroviario con el modo fluvial, son los modos más abandonados y así lo han expresado algunos expresidentes anteriores y las concesiones en el ferrocarril han sido muy desafortunadas, sobre todo la concesión en el Pacífico, porque como lo explicaron nuestros antecesores, empezó el ferrocarril, antes del año 2.000 hubo unas concesiones como con la empresa TransPacífico, hubo también empresas de pasajeros, una vez se terminaron los ferrocarriles se hicieron muchas promesas, pero la verdad es que todas han sido fracasadas, desde TransPacífico, siguió el Ferrocarril de Occidente, el Ferrocarril de Occidente le entregó al Ferrocarril del Oeste, el Ferrocarril del Oeste le entregó allá a la empresa TransPacífico, conformado por la figura IMPALA, quien abandonó el servicio de transporte y que hoy día es motivo de litigio y que nos tiene paralizado al Pacífico, porque no se puede desarrollar otro proyecto ferroviario si ellos realmente no salen de las vías férreas.

Esto le corresponde a la ANI, porque es una vía concesionada, a excepción del tramo entre Zarzal y Armenia que tiene 57 kilómetros, el resto le corresponde a la ANI.

Las vías no concesionadas le corresponden a INVÍAS, se habla de un proyecto ferroviario para unir el aeropuerto de Cartago con zona franca de Pereira, y que se ha avanzado aproximadamente en el 12%, pero yo me pregunto y que termina en mayo, ¿van a usar el actual puente férreo?, o es que van a hacer un puente férreo nuevo, pero lo cierto es que el tiempo es demasadamente corto para terminar en mayo, si como lo tienen así propuesto. El Ferrocarril del Pacífico se han hecho muchos ensayos, y todos han fracasado, decía uno de los antecesores, que es que no ha habido carga, no ha habido pasajeros, ¡claro!, si no hay oferta de servicios, de vías y de transporte, pues difícilmente va a haber una demanda, porque un tren que se demora entre Cali y Buenaventura entre 10 y 15 horas, pues es muy difícil, y como decía el ingeniero Julián, un tren subiendo 4 y 5 vagoncitos es carga para tractomula hacia la cumbre, pues es un tiempo exagerado y no da; si nosotros hacemos un estudio de rentabilidad económica y financiera para cualquier operador logístico, vamos a encontrar que la tasa interna de retorno no da, y es de ahí como lo explicaba el presidente de la ANI, que hasta ahora nadie se ha presentado como operadores y los pocos que se han arriesgado, todos han fracasado. Entonces, ¿qué esperamos?

Ya tenemos en contundencia que la oferta ferroviaria no es la mejor, fue muy buena en otra época, pero hoy necesitamos modernizarnos,

estandarizarnos, como opera en cualquier parte del mundo.

Hoy día, mandar a hacer locomotoras y equipos férreos a la medida nuestra es demasiadamente costoso, vale el doble porque es a pedido, mientras que usted si tiene trochas estándar de 1,435 puede lograr equipos de cualquier parte del mundo, traer equipos repotenciados y nos es muy fácil. La anterior administración de Ferrocarriles del Pacífico, habló de mover un millón y medio de toneladas, hasta 1 millón de toneladas, pero resulta que no sé cómo lo estaban pensando, porque no contaban ni con las vías, ni con la geometría ferroviaria, ni tampoco con los equipos tractivos y rodantes, es que el Pacífico tiene escasamente 14 locomotoras, de esas locomotoras 14 hay que dejar el 10, 15% en mantenimiento, en operación.

El Ferrocarril del Pacífico no tiene unos talleres adecuados, para mantener un ritmo de lograr mover siquiera 1 millón de toneladas mensuales, tiene unos tallercitos en Palmira, que yo llamaría talleres de mantenimiento; recuerden ustedes que los talleres que tuvieron mucha fama y que le sirvieron no solamente a Cali y al Valle, sino a Suramérica, fueron los talleres de Chipichape, pero esos talleres hoy día son un centro comercial. Entonces, es necesario que para reactivar el Ferrocarril del Pacífico pensemos en modernizarlo, en recuperarlo por etapas, cuando era el ministerio de obras públicas, hay un estudio por ejemplo, de un túnel que le llamaban el Túnel de los Mares, unir a Loboguerrero con una distancia aproximadamente de 10 kilómetros y salir a Mainés, salir a Guacarí y con eso estaríamos acortando aproximadamente 100 kilómetros de pendiente, de montaña, de costos y de tiempo, pero eso nunca se realizó. Es que, así como estamos modernizando la carretera en la cual se han invertido en el último gobierno más de 80 billones de pesos, el ferrocarril tiene que modernizarse; nosotros en el Valle pasamos de 5 túneles y de una velocidad de 35 - 40 km/h a una velocidad promedio de 80 km/h, es envidiable la verdad la vía que tenemos, aunque todavía no está terminada, pero la vía lo que es Buga - Buenaventura ha mejorado muchísimo, así tenemos que hacer con el modo ferroviario.

Pero también, mientras no contemos con un instituto, con una empresa especializada en el tema ferroviario, difícilmente vamos a lograr el control y la regularización del tema ferroviario, no lo hay, se acabaron los Ferrocarriles Nacionales y no hay una entidad del Estado que responda, tampoco tenemos un Plan Maestro de Ferroviario.

En anteriores gobiernos hemos estado hablando sobre ese tema, nos hemos puesto a disposición del gobierno para ayudarles, porque de todos los que conformamos la asociación de ingenieros ferroviarios, pues somos personas que trabajamos veinte pico, treinta años en esta empresa, tuvimos la oportunidad de viajar por muchos países, tener muchos referentes; allí educamos nuestras familias y la verdad el ferrocarril le dio mucho trabajo a mucha gente, porque el ferrocarril jalona mucho el trabajo

productivo, jalona mucho el empleo a todos los niveles y además, genera mucho emprendimiento en todos los niveles, así que yo me acuerdo cómo los campesinos se movilizaban en los diferentes trenes, en la época mía habían 10 trenes de pasajeros, trenes de pasajeros entre Cali y Tuluá a diario, entre Yumbo, Cali y Tuluá, porque en estas ciudades del centro no habían universidades, entonces, tenemos que realmente reactivarlo, si queremos una mejor movilidad, es necesario contar con mejores ferrocarriles.

Tenemos referentes en todas partes del mundo, no sé qué esperamos, pero tenemos que iniciar y este gobierno tiene muy buenas ideas y por lo menos nos incluyó en el Plan de Desarrollo, pero creemos que en estos dos años que quedan se deje por lo menos plasmado una política que no la pueda cambiar nadie, una política pública que busque al mejoramiento de los ferrocarriles; pero desde luego que hay que tener en cuenta no solamente los ferrocarriles, hay que tener en cuenta toda la parte logística, porque el Puerto de Buenaventura es el sustento del ferrocarril, y resulta que el Puerto de Buenaventura como se expresaban anteriormente se ha venido a menos, el Puerto de Buenaventura muchas vías, nosotros cargábamos y descargábamos directamente del puerto al barco y del barco al puerto se descargaba, hoy día no se puede porque esas vías fueron clausuradas, porque no ha habido una política pública de ferrocarriles. Necesitamos un instituto, una empresa que, con gente muy especializada, así como existe la Aerocivil que es la encargada del transporte aéreo, necesitamos una empresa para ferrocarriles y que las cosas se vean.

Igualmente, esperamos que para el Valle, así como se ha estado haciendo en la Costa Norte, Dorada, Chiriguaná - Santa Marta que tienen desde los gobiernos anteriores, y hoy ya existen afortunadamente trenes de pruebas, que esos trenes de prueba se hagan en el Valle, porque ahí pues está la ANI y está el contratista de la ANI, INVÍAS, que también nos ayuden en el Valle para que ellos efectivamente se den cuenta sobre la operación férrea, que cualquier peso que le metamos a la montaña es plata perdida. En esa última rehabilitación que se hizo, pero que no se continuó con el mantenimiento de las vías, fue un fracaso, empezamos con 120 millones de dólares, pero finalmente se metieron más de 150 millones de dólares y vamos a ver sobre todo de Cartago hacia arriba, hacia Irra - La Felisa encontramos rieles botados, todo abandonado, no se construyó la estación de transferencia, en la Felisa que se esperaba eran aproximadamente 500 kilómetros de recuperación entre Buenaventura - Cali y la Felisa no se terminó, todo esto terminó en un litigio, porque no hay un control de parte del Estado, que bueno que el Estado colocara una entidad especializada en este tema, que bueno que en las universidades se volviera a hablar del modo ferroviario. Yo tengo un hijo ingeniero, y ese hijo me cuenta, a mí en dos horas me hablaron de ferrocarriles, el resto fue de carreteras.

Y, realmente a uno lo preparan es para las carreteras, es muy importante el modo carretero, pero el modo carretero necesita un complemento, así como funciona en cualquier parte del mundo, uno va a allá a Ámsterdam, va a Holanda y encuentra esas transferencias de buque a río, del mar al tren y del tren al camión, y como todos los modos de transporte se comprenden y se entienden, el metro de Medellín, es un ejemplo de transporte multimodal y en Medellín tenemos no solamente el tren, el metro, sino también tenemos TransMilenio, Metroplús, tenemos cables y también tranvías y todos se entienden, todos se comprenden, porque es que cada modo ferroviario trabaja dentro de su modalidad, cada uno tiene su ventaja; el tren es un gran movilizador de grandes volúmenes a grandes distancias, si queremos recuperar el ferrocarril hay que ponerle voluntad política, y realmente los felicito a todos por este interés tan enorme y que bueno que intervenga el poder político en el desarrollo de estas actividades y que llegue un verdadero control, que estén enterados de todo lo que está pasando, para que no vayamos a terminar el gobierno y yo sé que es un gobierno muy bien intencionado, y resulta que son los ferrocarriles, ¿no?, lo mismo de siempre.

Desde 1998 que terminaron los Ferrocarriles Nacionales la verdad que en materia ferroviaria no se ha avanzado nada, empezó un ferrocarril en el centro de Colombia, Dorada - Santa Marta, la empresa del sistema férreo y esa empresa fracasó, porque la empresa Ferrovías que se creó en vez de ser un apoyo, una ayuda, no sirvió para nada, hubo que liquidar esa empresa también, necesitamos que ahora si veamos personas interesadas, operadores logísticos por el tema ferroviario, pero para ello es necesario que tengamos una oferta, así como la oferta aeroportuaria es buena para los aviones y cada día se quiere mejorar esa oferta, la oferta portuaria, necesitamos que la oferta de transporte ferroviario sea buena, de lo contrario, no vamos a tener nunca transporte multimodal y de acuerdo a las cifras que yo tengo, en vez de subir el porcentaje de participación de transporte intermodal, hemos bajado. Es que yo me acuerdo que lo que era Puerto Berrío, lo que era Champan, Barrancabermeja, eran centros de transporte entre ferrocarriles y carretera y la Costa y había una gran movilidad, en Ciénaga, la movilidad entre Cartagena y Ciénaga de Monómeros con los abonos y con el transporte de papeles era abundante, ¡pero no!, acabaron con la estación también de Santa Marta. Hoy existe en talleres, existe absolutamente todo, bueno, muchos éxitos porque de esto hay mucho de qué hablar y estamos dispuestos a apoyar al Gobierno nacional, en todas las ideas y la experiencia que nosotros tenemos, sin esperar nada a cambio, queremos nosotros lo mejor para el ferrocarril y así se lo hemos expresado a las autoridades cuando los hemos visitado, y queremos que ojalá nos tengan en cuenta en esas mesas de trabajo, para mostrarles nuestra experiencia, nuestra experiencia nacional, pero también internacional; porque el ferrocarril nos llevó a muchas partes a aprender e infortunadamente no hemos logrado

que nuestro país iguale a otros países para que haya desarrollo y competitividad. Muchas gracias.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias a usted, doctor Maximiliano. Tiene el uso de la palabra el doctor Otoniel González Orozco, representante legal Ferrocarril del Pacífico. Tiene el uso de la palabra doctor Otoniel.

Ferrocarril del Pacífico - Representante Legal - Otoniel González Orozco:

Gracias, honorable Representante. Lo primero pues, darles un saludo muy especial y respetuoso a los dignatarios del Estado que se encuentran presentes en esta sesión, agradecer que nos hayan invitado a esta sesión igualmente de la Comisión, para presentar brevemente una manifestación por parte del Ferrocarril del Pacífico entre lo que también igualmente los demás invitados han expresado con relación al ferrocarril, un saludo muy especial, respetuoso, tanto a la señora Ministra, a la señora Viceministra, como al señor director de la ANI, al señor Superintendente que se encuentran presentes en esta reunión. Muy interesante tener la oportunidad de escuchar diferentes opiniones, vistas, tanto técnicas como jurídicas y políticas que se ventilan alrededor de este bien de uso público, muy interesante para la economía del país y de la región, y no solamente para lo anterior sino también para las personas, las familias que viven y sustentan sus ingresos y sus posibilidades alrededor del ferrocarril y toda la cadena logística que eso implica.

Agradezco que nos hayan permitido manifestar, participar en esta reunión, y voy a ser muy sucinto con respeto pues igualmente al tiempo de los demás participantes y de los señores funcionarios que están aquí presentes. Igualmente, un saludo especial a la señora Gobernadora del Valle del Cauca, expresándole nuestros sinceros deseos y una pronta recuperación y continúe liderando los proyectos de crecimiento del Departamento de Valle del Cauca. Así mismo a los Representantes del Eje Cafetero, de los municipios del Eje Cafetero que están aquí presentes.

Quiero empezar por decir lo siguiente, el Ferrocarril del Pacífico, la sociedad concesionaria en estos momentos, Ferrocarril del Pacífico S.A.S, no es la que en su comienzo como bien lo han referenciado quienes han hablado sobre la historia de este ferrocarril, no es la que inicialmente asumió la recuperación, mantenimiento y operación del transporte férreo a través de este canal ferroviario. Este contrato es un contrato de hace mucho tiempo, cuyas obligaciones fundamentales son 3: la recuperación de la vía férrea, el mantenimiento tanto de la infraestructura o la superestructura férrea y el equipo que fue entregado en concesión, el equipo tanto rodante como tractivo y la prestación del servicio público de transporte férreo de carga en condiciones de demanda y, algo muy importante que lo han venido recalando, sobre eso hemos venido nosotros insistiendo y creo, esa es una de las razones por las cuáles el ferrocarril ha tenido

dificultades en la medida en que no todos jalonen esa locomotora, sí no todos jalonan la locomotora y se deja al concesionario a su suerte solo, pues es muy difícil que el concesionario trate de sacar adelante, no solamente este, sino el que vaya a venir, si va a hacerlo a través de la misma vía férrea.

Entonces, es muy importante entender que las circunstancias que se observan al nivel del ferrocarril desde Buenaventura hasta la Tebaida, pues esta vía ferroviaria transita por diferentes escenarios y diferentes comunidades, con diferentes problemáticas, entonces, no se trata como de un producto en donde pues una fábrica que se le entrega a alguien para que la desarrollen hagan el proceso y sencillamente entrega un producto terminado, ¡no!, el Ferrocarril del Pacífico es una arteria, que como parte de un gran sistema se ve beneficiado o se ve afectado por las circunstancias socioeconómicas por donde atraviesa, es un ferrocarril que sale de un puerto muy importante, atraviesa y tiene que, porque no hay manera de entrar físicamente, no hay manera de hacerlo de una forma diferente, no entiendo cómo sacar el Ferrocarril del Pacífico desde Buenaventura, por una vía que no implique tener que transitar por el medio de la circulación de transporte de carga y por intermedio de los asentamientos urbanos, tiene que pasar, a menos de que lo hagamos pues elevado, pero eso es una cosa impensable. Atraviesa una zona de selva húmeda, el ferrocarril está condicionado a las circunstancias propias de la cordillera occidental, eso no lo podemos cambiar, eso no se puede modificar.

Entonces ¿qué tenemos que hacer?, pues si queremos un trazado directo, con menos pendientes, que tampoco ocupa una gran longitud de corredor férreo, pues tendremos que hacer puentes, tendremos que hacer túneles y la verdad, de acuerdo con los mismos estudios que ha hecho la Agencia Nacional de Infraestructura, Ferrovías y la misma ANI, pues no habría la manera de hacer un nuevo trazado que implicara o permitiera que prontamente con el volumen de carga que puede salir o llegar al Puerto de Buenaventura fuera rentable y se recuperara la inversión, no cerraría el esquema financiero, el cierre financiero no se haría, eso sería infinito, como dijo alguna vez uno de los financieros con los que estuvimos revisando unas posibles modificaciones.

Entonces, este tren es un tren centenario, es un tren que se construyó precisamente teniendo en cuenta las curvaturas y los cierres que el señor Maximiliano Tovar que es experto ferroviario, ingeniero en este tema, sabe muy bien que las curvaturas propias para hacer un trazado del ferrocarril por encima de la loma, limita también el ancho de la vía férrea que se puede instalar. Entonces, pasa por una zona de selva tropical, pasa por unos asentamientos urbanos, hay veces abandonados por el Estado que tienen que vivir de su propia suerte, atravesamos unas circunstancias de uso del corredor férreo por unas personas que viven del turismo ecológico, muy interesante, muy costumbrista la forma en como se observa utilizan la vía férrea.

Entonces, pues como bien lo dijo el señor participante, el doctor Edgar Eduardo Duarte, pues un tren tiene que ser rápido, porque un tren a paso de rueda como lo dicen y lo conocen pues los expertos ferroviarios, saliendo desde Buenaventura hasta Cali, donde no pueda tener a Yumbo y ya en el tramo plano es diferente, pues que no pueda tener velocidades superiores a los 30 km/h pues empieza a tener dificultades. Pero, es muy difícil pasar a 20 km/h saliendo de Buenaventura, cuando tiene que el tren junto con unas personas que se tienen al interior del ferrocarril para efectos de correr tejados, para ir caminando y anunciando el paso del tren, para ir quitando escombros, basura, es que hay veces diseñamos modelos para una cultura diferente por la cual atraviesa el ferrocarril y no estamos en esa cultura ciudadana de respeto al ferrocarril, nosotros instalamos, reponemos rieles en la vía férrea en sectores cercanos, por ejemplo, a la salida de Buenaventura, muy cerca de donde está la cárcel y a la semana que va uno, con equipos sofisticados han dañado el riel y se lo roban.

En Dagua hicimos una reposición de rieles, y a los 15 días cuando fuimos a seguir para llegar hasta donde tampoco hemos podido pasar que es la zona de minería ilegal, ya se habían robado 500 metros de ferrocarril, ya las eclisas con las que se amarran los rieles al piso se las habían robado, y la gente sabe dónde estaban y fuimos y nos dijeron, están en tal ferretería y nos fuimos hasta allá un sábado, caímos de sorpresa a mirar y efectivamente allá estaban los bultos armados ya con las eclisas y rieles que se habían robado, y le dijimos a la Policía Nacional que nos acompañara, porque nosotros no somos policía judicial para recuperar, estaban en flagrancia y pues no tuvimos el respaldo en ese momento del Comandante de la Policía que estaba ahí, tocó llamar al señor General Chaues, yo personalmente lo llamé y le dije: General se están robando el ferrocarril y necesitamos apoyo, por favor ayúdenos y el General Chaues en un acto muy rápido y cumpliendo con sus deberes patrióticos y su responsabilidad, ordenó inmediatamente la visita de los respectivos funcionarios de la Policía y logramos recuperar esas eclisas y esas redes que se habían robado.

Entonces, es muy difícil hacer, es muy complicado prestar el servicio de transporte férreo de carga y hacerle mantenimiento, si el mismo Estado no apoya al ferrocarril, al concesionario.

Bueno, también pasamos por una zona, atravesamos ciudades, esas ciudades crecieron alrededor del ferrocarril, antes no estaban, ahora sí. El taller de Palmira era fuera de la ciudad de Palmira, ahora quedó dentro de la ciudad de Palmira, es un taller bueno, tenemos talleres en Buenaventura, diseñados para simplemente adecuarlos y lo mismo en la ciudad de Palmira, talleres sofisticados, talleres que trajo la anterior administración y dotó de elementos muy importantes que no hay en otros talleres aquí en el país. Entonces atravesamos una ciudad, no se puede, por lo pronto es la que tenemos, nos gustaría tener un tren en otras condiciones como

las de Holanda, como los de Alemania, pero estamos en Colombia y el tren que tenemos es ese.

Entonces, tenemos que pasar por la ciudad de Cali para pasar hacia el norte, llegamos a Yumbo, a la salida de Yumbo, yo personalmente me reuní en varias oportunidades con el señor director de seguridad y con esa ciudadana del municipio de Yumbo que prestó su colaboración, ¿por qué? Porque a la salida de Yumbo hay un grupo de personas que se roban las eclisas y con que se roben una eclisa pasa un riel, pasa un tren no con 4 o 5 como dijo el señor Maximiliano Tovar, porque eso no es así, pasa con 15 o 30 vagones y por el solo hecho de haberse robado, de haberse quitado los amarres que tiene el ferrocarril para que no haya prueba, pues ocurre el descarrilamiento en plena zona urbana con los consecuentes perjuicios.

También atravesamos un valle muy bonito, un valle muy interesante en zona plana, que llega con toda la línea férrea llega hasta la zona franca de la Tebaida, donde queríamos hacer un ejercicio de reactivación de la zona franca para hacer como muy bien lo han indicado, un proceso multimodal, un proceso donde en la zona franca de la Tebaida o en unos patios que tiene el ferrocarril ya adicionados, ya se hizo la cimentación adecuada para tener depósito y parqueo de contenedores en una estación en Zarzal, toda esa infraestructura se realizó. Entonces, por cada municipio que atraviesa el ferrocarril, el ferrocarril no es ajeno a las condiciones socioeconómicas de ese municipio, por eso es muy importante las mesas de trabajo y las reuniones permanentes tanto con el alcalde como con los inspectores de policía, quienes son los que por disposición legal son los únicos autorizados para adelantar las acciones de policía y recuperar las zonas invadidas, el ferrocarril no puede ir, el conductor de una locomotora no puede ir con una escopeta adelante disparándole a quien se atraviese o a quien invada el ferrocarril, eso no se puede hacer.

Si encontramos una invasión que no permite continuar con el ferrocarril y con 30 vagones detrás de carga, pues toca parar el ferrocarril, instaurar una querrela que llegue a la alcaldía, la alcaldía le asigna el inspector, el inspector inicia un proceso de policía, vaya y hagan la inspección, decrete. ¡Buena todo ese procedimiento!, tenemos más de 500 querrelas instauradas y hasta el día de hoy que yo me acuerde, a mí como gerente, no me han llamado hasta ahora a realizar la primera audiencia de restitución del corredor férreo que se haya invadido. ¿Cómo va a transitar un ferrocarril cuando la zona de seguridad es invadida por personas que tienen dificultades económicas y que no tienen donde más vivir?, encuentran un espacio donde ubicarse y allí logran hacer sus cambuches, sus casas para resguardarse de la lluvia y de la inclemencia, del frío, pero ese no es, porque es que el corredor férreo es inalienable, inocupable, imprescriptible, todo lo que conocen los abogados entonces, ¿qué tiene que hacer el ferrocarril?, pues ir y poner la querrela ante el Inspector de Policía correspondiente. La

misma ANI en varias comunicaciones, le requirió al señor alcalde en su momento de Buenaventura y le reiteró, la responsabilidad que tiene de actuar inmediatamente para recuperar el corredor férreo, hasta el día de hoy no nos han invitado a la primera audiencia si quiera de recuperación por lo menos de la ocupación del corredor férreo, y esas personas hay que protegerlas, a esas personas hay que darles una oportunidad de vivienda, están allá porque el gobierno, porque el Estado no les ha cumplido con su derecho a una vivienda digna. Entonces, en el 2016 ocurrió lo que pasa en todo ferrocarril, ¿en qué ferrocarril del mundo no ocurren accidentes?

En todos, ocurrió lo que tenía que pasar, se descarriló un vagón, el vagón cayó encima de unas casas hechizas que estaban dentro de la zona de seguridad, 12,5m a un lado, 12,5m al otro, con la grata fortuna que no hubo lesiones, no hubo muertos, no hubo personas dentro de esa casa y un juez de la República en Buenaventura, mediante una acción de tutela le ordenó al Ferrocarril del Pacífico que rehiciera las casas, y que fuera de eso, mientras se hacían esas casas, se le pagara a título de indemnización mensual una cifra de dinero a esas personas que resultaron desfavorecidas pues por el accidente, eso ocurrió en el año 2016.

Entonces, tenemos que hacer prestar el servicio como una de las tres obligaciones principales, pero no cualquier servicio, tenemos que prestar el servicio en condiciones de seguridad tanto para los usuarios, como para los que transitan en el ferrocarril y los empleados del ferrocarril también. ¿Cómo va a transitar el ferrocarril en esas condiciones?, por eso en ese momento el Ferrocarril del Pacífico tomó la decisión, de que hasta que no se corrigieran las invasiones en el corredor férreo, no podía continuar prestando el servicio público de transporte férreo de carga en condiciones de seguridad, como lo exige el contrato y como la han venido indicando y como la misma ANI lo ha dicho en reiteradas ocasiones. En ese sentido, pues hasta ese momento, hasta 2016 la anterior administración había invertido cerca de 150 mil millones de pesos en la recuperación del corredor férreo, escuchen bien la cifra, 150 mil millones de pesos, ¿en dónde se invirtieron?

En la estación de Buenaventura, en la recuperación de las estaciones de Buga, del Valle, de Cali, en la Tebaida, en el adecuamiento de los pisos y de las losas que van a soportar la carga, tanto en Buenaventura como en La Tebaida y Zarzal, en la repotenciación de todas las maquinas que le entregaron al Ferrocarril del Pacífico, no hay maquinas que estén con el esquema y el modelo de hace 50 años que trajeron, todas fueron repotenciadas y no son 14 locomotoras como lo dicen otros anteriores intervinientes, son cerca de 22 locomotoras.

Hay algo que es importante considerar para los señores Representantes que no conocen de este tema y los demás intervinientes; el Ferrocarril del Pacífico tiene 2 escenarios muy diferentes, uno es desde Yumbo hasta Buenaventura (zona montañosa)

y otro es la zona plana de Yumbo a La Tebaida, por lo tanto, requiere de 2 tipos de locomotoras: para la montaña que las hay y las tenemos, y requiere locomotoras para el plano, que también las hay y están allá, en eso se invirtieron también recursos. Entonces, Ferrocarril del Pacífico ha hecho su esfuerzo igualmente, en invertir y repotenciar todo el material y también la reestructuración de algunas bodegas que estaban en mal estado y cambió ¡oigase bien! cambió todo el riel, todo el riel desde Buenaventura hasta La Tebaida y lo puso en unas condiciones de mejor capacidad, junto con las traviesas que amarran el ferrocarril.

Entonces decir, Ferrocarril del Pacífico si ha hecho inversiones y las ha hecho de manera cuantiosa y lo conoce la ANI, porque están certificadas. Sin embargo, hemos pedido de manera permanente, angustiante, tanto al Ministerio de Transporte como a la misma ANI, por intermedio de las interventorías a los alcaldes, a la señora gobernadora anterior la doctora Dilyan Francisca Toro, les hemos pedido reunámonos, porque lo que han dicho todos me parece muy valioso, hay que utilizar lo que ya tenemos, es muy difícil pensar un nuevo trazado sin hacerle un cierre financiero en unas condiciones que sean atractivas para un inversionista, hay que utilizar lo que ya tenemos, y lo que ya tenemos es rentable y se lo decimos nosotros, porque nosotros somos los que estamos allá manejando las locomotoras, somos los que estamos recibiendo los requerimientos de carga de los originadores de carga, hay que hacer la operación del ferrocarril, obviamente utilizando un modelo de trenes para la precisa trazado que tiene el ferrocarril y eso se puede hacer y lo tenemos diseñado y es rentable. Lo que pasa es que vuelvo e insisto, hemos requerido igual por parte del Estado, el cumplimiento de sus obligaciones en cuanto a la protección de la zona de uso público, de seguridad del ferrocarril y la restitución.

Entonces, salen comentarios muy fáciles, creo yo, decir -es que la falta de uso propicia las invasiones-, entonces aquí tenemos, ¿qué es primero el huevo o la gallina? Entonces, hay invasiones porque usted no usa, un uso frecuente y abundante desestimula la invasión férrea, entonces estamos buscando las causas, comenzamos hoy, las invasiones que no nos las inventamos nosotros. En el año 2012 se hizo un estudio...

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Doctor Otoniel, doctor Otoniel.

Representante legal Ferrocarril del Pacífico - Otoniel González:

¿Sí? ¿Cuánto tiempo me queda?

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Sí, 2 minutos para terminar.

Representante Legal Ferrocarril del Pacífico - Otoniel González:

¡Perfecto, qué pena!, entonces esto no es un tema jurídico, sino un tema político, quiero reiterarles que miren el ferrocarril a todos ustedes, si hacemos un

bloque común el ferrocarril sale adelante, mientras que se hace ese ejercicio, mientras que se recupera, mientras que se le permite al ferrocarril poder operar, se pueden ir haciendo los estudios y los análisis, pero ¿por qué postrar al departamento, a la comunidad, a los empresarios?, ¿por qué postrar hasta que se haga un nuevo trazado?, si el nuevo trazado que se tiene actualmente es rentable, se puede hacer, sin embargo, necesitaríamos 2 cosas simplemente; uno, que se le dé seguridad al ferrocarril porque el Ferrocarril del Pacífico ha estado en interinidad jurídica desde 2016 hasta la fecha y eso se puede realizar, se puede reversar, se puede llegar a acuerdos con el Estado.

Y segundo, que se logre reubicar a los ocupantes de las zonas de seguridad y se proteja y se elimine la extracción de minería ilegal que hay en entre el kilómetro 38 y 36. Con esas 3 cosas el ferrocarril, van a ver ustedes pasar un ferrocarril permanente y no una vez a la semana, sino todos los días y muy pronto. Estábamos a 38 km de llegar a Buenaventura con el mantenimiento, cuando nos sorprendió la ANI con la caducidad, con la confirmación de la caducidad, no obstante, haberle demostrado que efectivamente se ha hecho mantenimiento y tenemos el registro videográfico de cómo funciona el tren desde Cerrito hasta antes del kilómetro 38 rumbo a Buenaventura. El Ferrocarril del Pacífico quiere apoyar eso, está dispuesto, quiere conciliar con el Estado, tenemos los recursos, hay inversionistas que están interesados; solo necesitamos la voluntad política del Estado y en 3 meses le aseguro está el ferrocarril llegando a Buenaventura, mientras se hacen los demás estudios que todos han dicho aquí que se pueden realizar. Muchísimas gracias a todos.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias a usted doctor Otoniel, vamos a proceder a pasar a sesión formal con el propósito de escuchar, seguir escuchando a los honorables Representantes de la Comisión Sexta, ¿quiere la Comisión Sexta declararse en sesión formal?

Subsecretaria – Claudia Sáenz Forero:

Así lo quiere la Comisión, señor Presidente, certifico que hay quórum decisorio.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Ha sido declarada la sesión formal de la Comisión Sexta, en este orden, tiene el uso de la palabra como Representante citante a este debate de control político, la honorable Representante por el Partido Liberal, la doctora Adriana Gómez. Tiene el uso de la palabra honorable Representante Adriana Gómez.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Gracias Presidente. A todos los miembros de la Comisión un saludo muy especial, igual para la señora Ministra la doctora Ángela María Orozco; al señor Director de la ANI, el doctor Manuel Gutiérrez; a la Viceministra de Transporte; a la señora gobernadora del Valle, la doctora Clara Luz Roldán, quienes todos los vallecaucanos y colombianos le

deseamos, digamos, la mejor disposición y toda la mejor energía para su recuperación; Secretario de Infraestructura del Valle, doctor Frank Ramírez y nuestro Subsecretario el doctor Luis Fernando Libreros; también saludar a la doctora María Isabel, Directora de ProPacífico, al ingeniero Maximiliano Tovar, me parece excelente su intervención, al doctor Otoniel González; a todos los invitados muchas gracias.

Aquí hemos preparado una presentación sobre la Red Férrea del Pacífico. Aquí voy a ser breve, yo creo que todos lo han ido mostrando la importancia que tiene para todo el occidente colombiano, toda la región Pacífico y por supuesto para la Capital de la República Bogotá esta red, aquí están los tramos Buenaventura – Cali, Cali – Cartago, Cartago – La Felisa, Zarzal – La Tebaida, para un total de 498 kilómetros de longitud, continuemos. Y aquí hay una línea de tiempo que como lo dijo el compañero Diego Patiño, aquí no se trata de hacer un control político sobre quién tuvo la culpa, pero si es importante conocer la historia porque bien lo dicen, que pueblo que no conoce su historia está condicionando a que cometan los mismos errores.

Aquí hay una serie de contratos tanto de concesión de obra, como de interventoría desde el año 1999, lo que nos da cuenta de que ahí hemos tenido un problema de estructuración o de funcionamiento o de crear y de pensar tal vez en una concesión que no ha considerado las situaciones que todos aquí las han expuesto, entre esas obviamente sabemos que Colombia y especialmente el Valle del Cauca, sus territorios, sus municipios se poblaron alrededor de precisamente la estación del ferrocarril, aquí pueblos emblemáticos como Guacarí, como Buga, como Yumbo, como Jamundí, todos tenemos y la misma ciudad de Cali en la calle 26, son emblemáticas las estaciones del ferrocarril porque llegó a ser la principal infraestructura del occidente colombiano. Y aquí está la línea de tiempo como les decía, donde aquí uno podría detenerse a decir ¿cuántos recursos traídos a pesos de hoy se han invertido en tratar de restituir la grandeza del ferrocarril colombiano?

Y aquí ya todos lo han expuesto también, la situación actual, el tramo Zaragoza - Zona Franca de Pereira - La Felisa que tiene la entidad a cargo Sociedad Tren de Occidente S. A., que adelanta la construcción de 32km de la vía férrea nueva, corredor que está comprendido entre Zaragoza y la Zona Franca de Pereira con un avance del 12.20% y esperando que en mayo del 2022 tengamos finalización. Por el otro lado, el tramo de Buenaventura - Zaragoza - Cartago y ramal Zarzal - La Tebaida, también con el Concesionario Ferrocarriles del Pacífico, con la caducidad que se ha mencionado aquí, que dicho sea de paso en esta sesión no vamos a discutir si fue justa o injusta, si fue oportuna o inoportuna, creemos que estamos en una profunda reflexión de para dónde vamos con las circunstancias actuales, aceptando la realidad, las circunstancias que tenemos, tenemos que seguir para adelante.

Y aquí tenemos una referencia al Plan Maestro Multimodal, el PMTI de nuestro país 2015-2035, donde por situaciones de planeación es claro que se está exponiendo que los proyectos prioritarios en la primera década, o sea que estamos hablando 2015-2025, serían tres sectores férreos, el Tren del Pacífico, el Tren de Bogotá y el Tren La Dorada, esto dice nuestro documento de planeación del modo férreo colombiano. Y aquí tenemos una situación que hemos traído a este debate hoy, que es el Tren de Cercanías, un proyecto clave para el desarrollo territorial y la conurbación de Cali y el sur del Valle del Cauca, aquí el doctor Frank Ramírez y todo el equipo de la Gobernación del Valle han estado adelantando este importante sueño de los vallecaucanos, y es un hecho que ya las ciudades colombianas no son las ciudades de antes, donde de estación a estación del tren podían transportarse las personas, es un hecho que tenemos una infraestructura que atraviesa nuestras ciudades y que la tecnología nos puede permitir hacer desarrollos como este, que es el Tren de Cercanías como lo ha planteado también Cundinamarca, donde podemos tener primero unas eficiencias en el transporte de pasajeros, y segundo, una contribución al cambio climático teniendo menos contaminación y mayor desarrollo y mayor conectividad para todas las zonas metropolitanas que ya se han armado en todo el territorio nacional; entonces aquí tenemos el costo, estamos hablando de 1.714 millones de dólares y la idea es que en el periodo 2025 al 2055 cumplamos con este sueño de los vallecaucanos.

Bueno, y aquí están las preguntas que quisiéramos que hoy tratáramos. Después del modo navegable, el ferrocarril es más barato, más seguro, más eficiente y más amigable con el medio ambiente para el transporte de carga y pasajeros en grandes volúmenes y extensiones, una sola locomotora reemplazaría 30 camiones, la pregunta es, ¿cuánta actualmente Colombia con una política pública clara respecto de los modos más competitivos y sostenibles de transporte de carga y pasajeros?, mientras en los Estados Unidos el principal productor de petróleo, automóviles y camiones, el mayor porcentaje 40% de transporte de carga se hace por vía férrea, en Colombia es inverso, sólo un 25% de la carga se mueve por vía férrea y eso gracias a una red privada en la costa norte, que es la Drummond para el transporte de carbón; mientras en general en el mundo para alcanzar una mayor competitividad se privilegia el modo férreo para el transporte de carga y pasajero, ¿por qué en Colombia se ha relegado a modo residual?, de los 3.515km de línea férrea que cuenta Colombia, sólo el 12%, 448 km están funcionando, esto ha mejorado un poco desde 2016, pero sigue siendo insuficiente; ¿por qué Colombia ha abandonado un patrimonio tan importante como la red férrea que conectaba prácticamente al país económico con el Océano Pacífico y con el océano Atlántico?, no hablaríamos allí de la figura de que estamos en detrimento patrimonial de lo público obviamente.

Durante una parte del siglo XIX y las 2 terceras partes del siglo XX, la yugular, la vena de la economía colombiana con el café y el azúcar se movió por Buenaventura, el desarrollo económico alcanzado por Colombia hasta los años 70 en buena medida se debió a esta conexión estratégica, si para el mundo es claro que el Océano Pacífico es el medio por donde se mueve y se proyecta la economía del mundo, ¿Colombia ha abandonado la conexión férrea con Buenaventura?, se observa el foco de los últimos gobiernos en el desarrollo de la costa caribe en su infraestructura, solidaridad con nuestros compañeros de la costa caribe, ¡sí!, pero necesitamos que la conexión sea completa y que se mire al Pacífico colombiano.

En 1830 entró en operación el primer ferrocarril en el planeta, esto ocurrió en Inglaterra en 1835, 5 años después de establecida la primera línea comercial en Inglaterra, el Congreso colombiano expidió la primera ley que trataba de concesiones ferrocarrileras otorgadas a los cantones de Panamá y Portobello para desarrollar un ferrocarril que uniera los Océanos Atlántico y Pacífico, la construcción de este tramo se llevó a cabo entre 1850 y 1855 financiada con capital privado Norteamericano; esta visión de nuestros antepasados y esta mirada estratégica es la que demanda el desarrollo de nuestro país, un tren moderno de trocha estándar y trazado que posibilite altas velocidades en grandes extensiones, la tecnología nos lo permite, túneles y viaductos como se hacen actualmente en las vías colombianas; la pregunta yo quisiera hacerla finalmente, no considerando que tenemos que ir a atacar a un Gobierno actual que es el Gobierno del Presidente Duque o la Ministra de Transporte, la doctora Ángela María Orozco, es un tema de país que tenemos que ponernos todos al frente de él, y es si el desarrollo férreo del Pacífico y su conexión con los principales centros de exportación hacia los países de esta cuenca es o no una prioridad para Colombia.

Y aquí vale la pena resaltar un punto final, en el presupuesto del 2021, el proyecto de presupuesto, la región del Valle del Cauca no la Pacífica, la región del Valle del Cauca aparece con un presupuesto del sector de infraestructura de cuatro mil trescientos ochenta y siete millones (\$4.387.000.000), se llama Concesión Vías Férreas, y ochocientos setenta y cinco millones (\$875.000.000) de Corredores Férreos, o sea que estamos hablando de un 2021 donde no hay unas expectativas de grandes inversiones. Por otro lado también es cierto que el mundo cambió y Colombia cambió y que estamos supeditados a que nos reinventemos, qué bueno empezar a pensar como nuestros visionarios antepasados, que un gran potencial que tenemos es el ferrocarril en toda la extensión colombiana y este Ferrocarril del Pacífico que nos convoca hoy, es cierto, la comunidad colombiana ha hecho uso de las zonas aledañas a las vías férreas, es cierto los predios ocupados, pero también es cierto que estamos en unos nuevos modelos de Ordenamiento Territorial al que tenemos

que meterle también mucho trabajo con los alcaldes y los gobernadores.

Entonces, bienvenido creo yo el debate para pensarnos todos como colombianos, ¿qué vamos a hacer por nuestro país?, y la Red Férrea del Pacífico es una gran oportunidad de trabajar por el presente y el futuro de nuestro país que nos lo exige, muchas gracias.

Muchas gracias, Presidente.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Le tocó vice presidir.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Bueno, entonces...

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, doctora Adriana.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Proceda Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias. Bueno, vamos a proceder entonces a escuchar a los funcionarios citados, tenemos a nuestra Ministra que está en la plataforma, entonces vamos a empezar con la Ministra. Ministra tiene el uso de la palabra, la doctora Ángela María Orozco, Ministra de Transporte.

Ministerio de Transporte, Ministra - Ángela María Orozco Gómez:

Muchísimas gracias. Buenos días para todos, quiero saludar especialmente a la mesa directiva de la Comisión Sexta de la Cámara, a su Presidente el doctor Oswaldo Arcos, a su Vicepresidenta la doctora Adriana Gómez, a quienes junto a los Representantes Diego Patiño y Milton Angulo han sido citantes a este debate, y de igual forma saludar a los demás miembros de la Comisión Sexta y a quienes hoy nos acompañan, y felicitar a la Vicepresidenta, al Presidente Arcos por sus presentaciones, así como los demás citantes y por sus exposiciones.

Quiero empezar agradeciendo a la Comisión Sexta por su atención y por su especial seguimiento a los temas de transporte, como ya he mencionado en otras citaciones desde hace poco más de 2 años cuando asumí las funciones como Ministra de Transporte, venimos trabajando en un objetivo fundamental al cual quiero hacer referencia hoy, y es que no somos un ministerio de ladrillo y cemento, somos un ministerio que conecta vidas y familias, que mueve la economía del país y que busca generar mayor movilidad y competitividad, y con esto pretendemos mejorar las condiciones y calidad de vida de todos los habitantes del territorio nacional.

Hoy venimos a contarles como en la permanente tarea de culminar proyectos que benefician al país, mejorar lo que no iba por buen camino e implementar acciones partiendo de las enseñanzas que dejaban procesos anteriores, hemos estado trabajando en la

disminución del costo logístico para el transporte en el país; la principal estrategia para lograrlo es el intermodalismo, la unión de los diferentes modos de transporte buscando eficiencias y complementos que nos lleva necesariamente al modo férreo, a estos corredores que atraviesan diferentes zonas del país y que son la razón que hoy nos convoca, antes de entrar en materia y atender las inquietudes que llevaron a esta citación, me gustaría compartir con ustedes algunos datos de contexto que me parecen relevantes para esta discusión.

Actualmente la red férrea nacional tiene un total de 3.304 km, de los cuales la ANI tiene a su cargo 1.610 km, es decir un 45%; el 31 de diciembre de 2017 se tenía una línea base de 420 km de red férrea en funcionamiento, la meta para este Gobierno proyectada en el Plan Nacional de Desarrollo era reactivar las operaciones ferroviarias de 657 km adicionales, con lo que completaríamos un total de 1.077 km de red férrea con operación comercial; hoy, de los 657 km que nos pusimos como objetivo para el cuatrienio ya hemos logrado reactivar 624 km, es decir, cerca del 94% de lo que esperábamos tener al 2022, y todavía tenemos poco menos de 2 años para seguir trabajando en este modo y cumplir y superar nuestra meta. Ahora, la recuperación de esta importante cantidad de kilómetros de corredor férreo ha posibilitado la consolidación de 5 corredores logísticos, 3 netamente férreos que son Bogotá - Belencito, La Dorada - Chiriguaná y Chiriguaná - Santa Marta, y de 2 multimodales que combinan el modo férreo con el fluvial con el Río Magdalena en los trayectos de La Dorada - Cartagena y La Dorada - Barranquilla.

Ahora, las ventajas del modo férreo como ustedes lo han planteado son evidentes, tenemos un mayor volumen transportado en un solo viaje, un menor costo-beneficio, una conexión más entre el centro del país y los puertos, así como nuevas ofertas de espacio a demanda y mejor control de la carga; esto es una prueba del compromiso del Gobierno con el modo férreo, pues en la mitad del tiempo proyectado estamos a punto de alcanzar la meta del Plan Nacional de Desarrollo; ahora como bien saben ese mismo documento establece que el Gobierno priorice la política de reactivación y promoción del transporte ferroviario para jalonar la estrategia de intermodalidad, en eso la formulación e implementación del Plan Maestro Ferroviario se vuelve necesaria y se debe buscar principalmente la reactivación del corredor férreo del Pacífico y el corredor férreo central, así como su interconexión. En ese sentido, desde este ministerio y de la mano del Departamento Nacional de Planeación venimos adelantando desde 2018 la construcción de este Plan Maestro Ferroviario que busca ser una herramienta que facilite e impulse la reactivación y consolidación de la operación del tren, especialmente en la modalidad de carga, así convertimos este modo en un eslabón clave de la política de intermodalidad de transporte, el objetivo de este plan es generar las condiciones de desarrollo de infraestructura, gestión

normativa y contractual para la reactivación del tren en el país y la consolidación de su operación en mediano y largo plazo.

El plan también nos va a permitir identificar los principales corredores que potencialmente tendrán la movilización de la carga, la conectividad, complementariedad con otros modos, la competitividad e integración regional; adicionalmente se incluirán allí los componentes institucionales de esquemas regulatorios y análisis de financiación de este modo. Sabemos que el país tiene la necesidad de que el modo férreo se convierta en un modo de transporte competitivo y eficiente para el movimiento de carga en largas distancias, de ahí que el plan responda a la importancia de reducir impactos ambientales y costos globales de las externalidades negativas del transporte de carga, junto a la necesidad de reconfigurar la cadena logística para favorecer la utilización de los modos dependiendo de los trayectos, de los tipos de carga y de su vocación modal, esto para reducir los costos de transporte, promover un buen desempeño logístico y disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Puedo decirles que el plan maestro ferroviario se encuentra en su fase final de elaboración y diagramación, su entrega está programada para este semestre una vez consolidada su versión final que priorizará el desarrollo a largo plazo de corredores estratégicos como la Red Férrea del Pacífico y la Red Ferroviaria Central, incluyendo sus inversiones estimadas y el documento se dará a conocer al público; ahora, la Red Férrea del Pacífico no es ajena a estos esfuerzos, forma parte como digo de este Plan Maestro Ferroviario que estamos culminando, y presenta avances a pesar de los inconvenientes que dieron lugar a la caducidad del contrato y que no afectan lo dicho sobre su papel en el Plan Maestro Ferroviario, por ejemplo, en el tramo Zaragoza - Zona Franca de Pereira - La Felisa, parte de este corredor el contratista Sociedad Tren de Occidente en cumplimiento del acuerdo conciliatorio suscrito con la ANI, adelanta la construcción de 32 km de vía férrea nueva, este tramo comprendido entre Zaragoza en el Valle del Cauca y la Zona Franca de Pereira, permitirá la conexión entre el Puerto de Buenaventura y el Eje Cafetero, actualmente esta obra cuenta con un avance del 12% y se tiene previsto que finalice en mayo del 2022; dentro de lo previsto en el acuerdo citado, le corresponde a la Sociedad Tren de Occidente realizar la construcción de aproximadamente 30 km de vía férrea nueva entre el corregimiento de Zaragoza en Cartago y Caimalito, obras que se encuentran aproximadamente en un 45% de avance y se prevén sean entregadas en el segundo semestre del 2022.

Desde el ministerio somos conscientes que estos esfuerzos no son un par ... y no son suficientes, por el contrario, nos impulsan a seguir trabajando con mayor compromiso y dedicación a la consolidación del modo férreo, por eso las discusiones y análisis desde lo técnico han sido fundamentales para saber

cuáles deben ser los siguientes pasos; mucho se ha hablado respecto de la separación de los rieles o trocha como es conocida y que en el país continúan siendo de 0,914 metros la llamada Zaragoza en Cartago y Caimalito, y que en los países que se han consolidado el modo férreo es de 1,4 metros también llamada trocha estándar.

Déjenme contarles que con apoyo de muchas entidades, como el Banco Interamericano de Desarrollo, el Fondo de Prosperidad del Gobierno del Reino Unido y la Agencia Francesa de Desarrollo, hemos adelantado a través de diferentes convenios algunos estudios que nos han permitido determinar dada la capacidad de inversión de la Nación, que las iniciativas a desarrollar sobre proyectos existentes para la mejora en trenes de carga podrán darse manteniendo la trocha yárdica, esto quiere decir que manteniendo la trocha actual será posible mantener una operación eficiente, segura y atractiva.

Otro avance, frente a la reactivación de este modo es que en los corredores férreos concesionados propiedad de la Nación, se han alcanzado siguiendo este modelo de súper estructura, eficiencias comparables con los trenes de trocha estándar; en el caso por ejemplo de los Concesionarios Ferrocarriles del Norte de Colombia - "FENOCO", quien ha alcanzado volúmenes de movilización de carbón de hasta 50 millones de toneladas origen - destino para el año 2019.

Como ministerio nos hemos caracterizado en tomar decisiones sobre la base de hechos objetivos e información técnica, por esto, la trocha no es el principal obstáculo para la reactivación, desarrollo y consolidación de la operación ferroviaria en Colombia, para su conocimiento y tranquilidad como mencioné, en el año 2012 el ministerio contrató un estudio con el "Consortio "Epypsa - Ardanuy", denominado -estudio de viabilidad y conveniencia del cambio de trocha yárdica a trocha estándar y sus impactos en el transporte de carga y pasajeros-el cual como una de sus principales conclusiones mostró que el costo total de reconstruir la red férrea en trocha estándar sería superior a los 14 mil millones de dólares en pesos del 2002; o sea, aquí claramente existirían varios presupuestos anuales generales para poder hacer esto, y estos resultados harían desde el punto de vista presupuestal extremadamente difícil la posibilidad de contar con la totalidad de la red requerida para garantizar una operación complementaria del modo carretero, interconectada y con unos volúmenes muy inferiores a las capacidades teóricas que hoy tienen los principales corredores. Por eso desde el ministerio le hemos puesto el mayor empeño al desarrollo del Plan Maestro Ferroviario, como un documento que nos permita definir el crecimiento y la reactivación del modo férreo en todo el territorio nacional, y la estrategia para conseguirlo debe considerar como primer elemento la reactivación en términos de carga con vocación ferroviaria, asegurando la continuidad en las operaciones, volúmenes que permitan configurar un modelo

tarifario atractivo para los generadores de carga, así como para los operadores y la consolidación del papel del Gobierno como responsable de la infraestructura, más allá de que las dinámicas comerciales que el modo férreo vaya presentando en este escenario de reactivación, las necesidades de configurar infraestructuras de intercambio modal y la diversificación de la matriz de carga en el país, terminen eventualmente justificando en el futuro un cambio o una adecuación en la infraestructura o en el cambio de la trocha, creemos que en esta fase inicial de reactivación del modo férreo se debe enfocar en garantizar la carga y la confiabilidad del modo actual, en función de los modelos de negocio requeridos como se ha logrado con FENOCO en el Ferrocarril del Norte del país.

Es importante no obstar de recordar que a hoy existe un mercado que aunque limitado, es suficiente para responder a las demandas del mercado en fabricación de material rodante para la trocha yárdica, esto no quiere decir que no se considerarán las opciones de cambio de trocha en función del mismo potencial y aumento de carga que de manera significativa muestre el tren a partir de las estrategias planteadas en el Plan Maestro Ferroviario, como dijimos, FENOCO moviliza anualmente cerca de 50 millones de toneladas, mientras que Cerrejón en trocha estándar moviliza cerca de 35 millones, eso lo que nos demuestra claramente es que se puede llegar a los niveles de eficiencia de la trocha estándar con la trocha yárdica simplemente involucrando los elementos de potencialización de la trocha yárdica actual, por eso lo referente a la cantidad dependerá en gran medida de la demanda o del mercado existente en el tren, en este momento este se estima en una capacidad de hasta 5 millones de toneladas para el corredor La Dorada - Chiriguaná, hasta 2 millones de toneladas Bogotá - Belencito, y hasta 3,5 millones de toneladas en el corredor del Pacífico, en este último las dificultades de trazado, radios de curvatura y pendientes sumadas a la problemática social de invasión a corredor, son el principal problema más allá del ancho de la trocha como tal.

Para ya ir cerrando y dar paso y solicitarle a que los demás miembros del sector citado que van a entrar en detalle, porque yo quisiera que ellos entraran en detalle sobre el desarrollo del contrato actual, quiero reiterarles que como ministerio nuestro compromiso con el pueblo férreo es total, y abarca las diferentes tipologías que abarca el modo, es así como también hemos acompañado las Áreas Metropolitanas en el estudio de soluciones de transporte que permita el uso de los corredores férreos existentes dentro de ellas, para brindar soluciones a las necesidades de transporte para los municipios vecinos de las mismas.

Es en este sentido en que el Gobierno Nacional ha posibilitado la cofinanciación de esta clase de proyectos, donde ya tenemos avances importantes y decisiones tomadas en el caso de la primera línea del Metro de Bogotá y el Regiotram de Occidente, así como el Metro Ligero de la 80 en Medellín;

pero también tenemos incluido en el Plan Nacional de Desarrollo, en el Plan Plurianual de Inversiones el Tren de Cercanías del Valle del Cauca tal como aquí se ha mencionado, y además como Gobierno, con el Ministerio de Hacienda hemos apoyado la financiación de los estudios necesarios para lograr luego una vez presentados los estudios de factibilidad técnicas, financieras y económicas del proyecto, proceder a buscar los recursos para la cofinanciación como se ha hecho, como digo en los otros ejemplos que les mencioné, la primera línea del Metro de Bogotá, el Regiotram de Occidente y el Metro Ligerero de la 80 que digamos ya culminaron esa fase de presentación de estudios, de factibilidad financiera, técnica y legal, y de presentación y solicitud del espacio fiscal por parte del Ministerio de Hacienda, pero como saben, forma parte de la estrategia fundamental de conectividad del Gobierno del Presidente Iván Duque, de conectividad sostenible, y ese es un compromiso del Presidente con la región y como tal se ve reflejado como digo, en nuestro Plan Plurianual de Inversiones.

Ahora, vamos a continuar trabajando en instrumentos de política pública como aquí se ha mencionado, en búsqueda de canales de trabajo y de financiación que permitan la masificación y sostenibilidad del nuevo férreo en el país, y de una manera que se complementen con los otros modos y que se aprovechen donde sea más eficiente cada uno de estos modos. Hoy me acompañan, como saben, funcionarios del sector que han puesto todo su empeño en lograr todos los avances que he mencionado y que están comprometidos con alcanzar mucho más, y por eso señor Presidente, quisiera pasar a darle la palabra a ellos para que den una mayor ilustración, luego de agradecer nuevamente a los Representantes citantes sus exposiciones, dado que con su gestión nos están ayudando a visibilizar las necesidades de la gente y a revisar de manera juiciosa y constante todos los avances y progresos que tenemos como sector; toda esta labor persigue el objetivo que les mencioné en principio, conectar las vidas de los colombianos y entregar los proyectos de infraestructura a la ciudadanía, quienes son sus únicos dueños. Muchísimas gracias a todos.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias a usted Ministra. Tiene el uso de la palabra el Presidente de la ANI, doctor Manuel Felipe Gutiérrez. Doctor Manuel Felipe, bien pueda.

Agencia Nacional de Infraestructura “ANI” - Presidente - Manuel Felipe Gutiérrez:

Muchas gracias, muchísimas gracias a todos, señor Presidente muchas gracias por la invitación. Bueno, lo primero que quiero mencionar en este debate, es que pocas veces en mi vida profesional como abogado había visto un contrato con el nivel de incumplimiento que tuvo este contrato de Ferrocarril del Pacífico, y lo primero que vale la pena mostrar es ¿en qué estado recibimos la infraestructura?

Entonces, nosotros fuimos supremamente juiciosos y cuidadosos en respetar el debido proceso,

para poder adoptar esta decisión como corresponde y acá hay algo bien importante para mencionar, la labor de las entidades públicas cuando se tiene este tipo de incumplimientos donde ni siquiera se le estaban pagando los salarios a los trabajadores por varios años, ¡es actuar!, y tuvimos que actuar y lo hicimos; entonces, lo primero, proceso de caducidad, generalidades que ya hemos visto a lo largo de esta presentación, estamos hablando de un proyecto de 380 km, ahorita Presidente, si me permite entro a la diferenciación que usted me pidió, ¿de dónde arrancamos y cómo llegamos a lo que tenemos?, en lo que tenemos estamos hablando de un corredor de 380 km, y acá es bien importante mencionar varias cosas: lo primero, se dio un proceso de cesión de la participación accionaria, básicamente tuvimos tres momentos, el primer momento que está muy alineado con lo que ocurrió, se dio entre la firma del contrato a finales de los 90 y el año 2008, donde se hizo una recuperación del corredor férreo y se empezó a mover carga, el segundo, hasta que llegó la ola invernal, ahí se generaron una serie de inconvenientes; y el tercero, hasta que hubo una cesión a “FDP”, y “FDP” tomó el proyecto y lo operó, hizo unas inversiones muy importantes hasta el año 2016, en el año 2016 tenemos un particular cambio de composición accionaria que no fue solicitado a la Agencia Nacional de Infraestructura, que se hizo inconsultamente y eso conllevó a uno de los señalamientos de incumplimiento que se hizo en el proceso de caducidad del año 2017, y veamos cómo se estaba moviendo carga hasta que en abril del año 2016 hubo un cambio de participación; entonces, acá se está señalando que es imposible transitar en el corredor férreo, si es imposible me pregunto, ¿por qué en menos de una década, en 6 años movimos 834 mil toneladas?, ese no es un tema menor, sí se podía, y acá yo hago otra pregunta, entonces ¿cuáles son las particularidades que tiene el Valle del Cauca que no tiene por ejemplo la costa norte del país para decir que acá los ferrocarriles no podían operar y que en el resto sí?, ¿por qué no tenemos problemas de invasión en la Guajira?, ¿por qué no tenemos esos mismos problemas de invasión en el Cesar, en Santander, en Cundinamarca, en Boyacá?, para mí no es tan claro ese link y esa relación que se tiene, acá lo que sí estamos es frente a un incumplimiento de un contrato, si el tren no pasa, si no se cumple con las obligaciones de protección, por supuesto que vamos a llegar a una situación de estas, por supuesto y esto es muy claro y yo lo quiero señalar, ¿por qué no tenemos la misma situación en la Guajira?, ¿por qué podemos mover 50 millones de toneladas de carbón en FENOCO?

En el Cesar tenemos unas situaciones muy complejas, en Magdalena tenemos unas situaciones muy complejas, ¿qué particularidad hace esto?, muy sencillo, ¿por qué se pudo mover carga y no se pudo mover carga?, por una razón básica, porque se incumplió el contrato, porque no hicieron las inversiones, pero les quiero contar, acá tenemos 7 vagones, 49 plataformas, 27 góndolas, 82 tolvas, Presidente usted me dijo, ¿cuéntenos qué

recibieron?, ¿qué les entregaron?, esto fue lo que entregamos, se dice que el corredor férreo está en buen estado, se atrevió el representante de “FDP” a decir que en 3 meses tenía el tren funcionando, y que todo el material férreo estaba en perfecto estado; entonces, vamos a ver, les voy a mostrar, es lo que se tiene a hoy antes de esta discusión que es un poquito más ácida, vean esto, eso es lo que se tiene hoy en el corredor, ese es el nivel de abandono que se tiene en el corredor, esto simplemente muestra desidia, esto simplemente muestra incapacidad de cumplir un contrato, ¿por qué antes del 16 no estaba así?, porque estaba operando, porque se estaban haciendo las inversiones, ¿qué pasó después del 16?, no se invirtió, simplemente no se invirtió, miren ustedes, esta es una inspección que se hizo en diciembre del año pasado, ¿cómo vamos a suponer, cómo vamos a asumir que va a operar un tren ahí?, en un momento les quiero mostrar este video, pero quiero volver un paso atrás.

Se menciona, de manera sorpresiva la ANI impuso la caducidad, ¿saben cuándo se puso la primera caducidad?, año 2017, inició el proceso de incumplimiento, ¿por qué razón?, por las causales que tenemos ahí, no una, las voy a enunciar: violación al régimen de enajenación de la propiedad accionaria, hubo un cambio en la participación accionaria sin autorización de la Agencia Nacional de Infraestructura, y esto en buena parte explica frente a lo que estamos, ¿por qué antes el tren sí estaba operando y antes no?, en buena parte por esto, porque no tenía la capacidad, así de sencillo, ese es un tema de capacidad financiera y no la tenían. Segundo, falta de acreditación de la capacidad financiera como lo estaba mencionando en consecuencia de la primera. Tercero, vulneración al deber de la información respecto a la modificación de la situación de control, es que esto es un tema muy grueso, los contratos estatales en nuestro ordenamiento jurídico son “*Intuitu Personae*”, así lo establece la Ley 80, es muy claro, si no para qué hacemos licitaciones, y simplemente se hacen sesiones de los contratos sin autorización, y acá estamos frente a esa situación. Cuarto, no presentar oportunamente las garantías mínimas exigidas en el contrato de concesión. Quinto, no contar con el asistente técnico operativo. Sexto, no presentación de los informes mensuales.

Se impuso una decisión el 2 de agosto de 2017, desconocemos la razón ¿por qué 5 días antes de terminar el contrato se revocó esta decisión?, se revocó la caducidad, 5 días antes de terminar el gobierno, y entramos a un escenario distinto, entonces, lo que hicieron fue, le dieron 6 meses de plazo para que el concesionario se pusiera al día, que es algo parecido a lo que nos está, ese señor doctor Otoniel, mencionando en su momento, que le diéramos 3 meses, en ese momento pidió 6 meses, la pregunta ¿cumplió?, la respuesta es ¡no! Como consecuencia del incumplimiento nuevamente debimos iniciar el proceso, ¿por qué razón?, porque estaban incumpliendo, ahí están enunciados en los distintos informes de la interventoría, no es uno, son

varios y estamos señalando ¿qué está pasando?, no se estaba cumpliendo con el contrato de concesión, y ahí están enlistados los distintos señalamientos que se estaban haciendo en su momento, como consecuencia de ello, por supuesto tuvimos que actuar, 12 de agosto de 2019 iniciábamos el proceso de caducidad, no es un proceso ... y tenemos que ser supremamente cuidadosos, porque debemos garantizar el debido proceso. Y lo hicimos, la primera decisión nosotros la adoptamos el 12 de noviembre, discúlpenme, no, el 5 de diciembre, ¿cierto?, 12 de noviembre metimos la primera caducidad, la decisión de caducidad del contrato de concesión, por supuesto se presentó el recurso, y respondimos el recurso el 15 de mayo de 2020.

¿Cuáles son las causales para hablar del proceso de caducidad?, tres: Primero, no se hizo mantenimiento y conservación de la infraestructura, ya les mostré, es redundante. Segundo, mantenimiento de los equipos férreos, se lo demostré y ahorita vamos a ahondar un segundo en esto. Tercero, no se prestó el servicio de transporte de carga, lo habíamos visto como sorpresivamente según lo que nos estaban expresando, si habíamos movido casi un millón de toneladas, del 2010 al 2016, pero después del 2016 no se movió carga, y vean ustedes como coincide el no movimiento de carga con el cambio de la composición accionaria; entonces, ¿qué fue lo que nosotros hicimos?, ¡actuar!, por supuesto esto fue lo que encontramos, y nosotros no podemos continuar con un contrato de concesión que tiene este nivel de abandono, se ve un ejemplo de desidia y ahí sí estamos hablando realmente de un perjuicio al patrimonio público, esto no tiene presentación, es de una gravedad infinita, esto es recuperarlo y acá está uno de los expertos en temas férreos que sabe muy bien lo que esto implica para el país, muchas cosas las tenemos que volver a hacer por falta de mantenimiento, es vergonzoso, pero quiero mostrarles este video, no me deja proyectarlo, ahí está, este video que les voy a mostrar, 2 minúticos, corresponde, ahí lo tienen, esto habla solo.

“Presentación video Plataforma G-suite”

Este video, quiero comentar, forma parte del expediente con el que se adoptó la decisión de caducidad, y ahí ustedes ven por supuesto funcionarios tanto de la ANI como la interventoría, haciendo el recorrido, ahí supuestamente debería estar la red férrea, ustedes ven, esto en 3 meses no se recupera, y me preocupa mucho qué a la Comisión Sexta de la Cámara, el Representante de esta concesión le haga unas afirmaciones de ese talante, que por supuesto no pueden ser ciertas, ahí ustedes están viendo lo que se tiene frente al material rodante, es realmente triste ver como un esfuerzo de más de 100 años de país, está completamente abandonado, porque eso es lo que se hizo; ahí deberían estar las traviesas, los rieles, este es el tramo Buenaventura - Dagua, que por supuesto no es transitable, y este es el estado en el que estaba en diciembre del año

pasado, han pasado 9 meses, por su puesto el nivel de abandono es superior.

Creo que mi internet desafortunadamente no es el mejor, bueno, yo creo que esto ya habló suficiente, Presidente.

Para seguir. Ese es el estado en el que está el material férreo, se dijo que se le había hecho mantenimiento y que se había hecho una inversión fuerte, ¡yo no la veo!, esto yo no lo veo; entonces, ¿cuándo se suspendió la prestación del servicio?, acá tenemos una fecha que es importante, 8 de abril de 2017, y realmente lo que ha dicho la interventoría es que a partir del 7 de abril se suspendió la prestación del servicio de transporte férreo, y esto coincide con la falta de mantenimiento tanto de equipos como del corredor férreo, y en eso los distintos informes que existen son diáfanos, a partir del 2017 no se movió carga en este corredor, miren por ejemplo, esto es algo que envía el mismo concesionario de carga movilizadas en el corredor, ¡cero!, por supuesto debimos adoptar la decisión que correspondía y era la caducidad, y es una decisión que la Agencia Nacional de Infraestructura sostiene y que no va a modificar, ya se presentó recurso de reposición y nosotros contestamos y mantuvimos la decisión y esa decisión se mantiene, porque es que esto no puede ser, esto no puede seguir, esto no hace sentido, este cuadro resume muy bien lo que se tiene, de 380 km de red férrea concesionada, solamente el 9%, o sea 34 km, sobre eso se ha hecho alguna intervención, ni siquiera completa, alguna intervención superficial. Segundo, frente a la carga movilizadas pasamos de 834 mil toneladas del 10 al 16, a mover del 16 al 20 cero.

Mantenimiento del equipo ferroviario, se había hecho mantenimiento sobre 189 equipos, solamente encontramos evidencia de algún tipo de mantenimiento en 15 equipos, el resto están en ese estado, y todo esto, y creo que la situación es bastante clara y se las quería exponer a ustedes con el mayor respeto, pero con toda claridad, porque es una situación que yo no creo que deba quedar en duda, actuamos porque nos tocaba, actuamos como administración responsablemente, y lo hicimos y creo que lo estamos haciendo bien, respetando el debido proceso por supuesto, pero tenemos que avanzar, es que ni siquiera se les han pagado los salarios a los trabajadores, o sea, de esa gravedad es la situación; ¿por qué nos demoramos tanto en imponer la caducidad?, porque tuvimos que respetar el debido proceso, primero, tener los suficientes soportes de la interventoría, con los soportes de la interventoría iniciamos los procesos administrativos correspondientes, se presentó el recurso de reposición, tuvimos que agotar todo el procedimiento y finalmente adoptamos la decisión de caducidad.

Ahora, y quiero simplemente hacer una, superado este tema de Ferrocarril del Pacífico, del contrato de concesión, quiero como hacer algunas menciones. Primero, señor Presidente, estábamos preparando ayer el debate con mi equipo, y encontramos que

una discusión similar sobre la trocha yárdica y la trocha estándar se había dado en este Congreso cuando estaba Salvador con Nacho Roldan, estoy hablando del siglo XIX, y los argumentos me parece bastante interesantes porque son parecidos y esa es una discusión de país, de hacia dónde nosotros nos proyectamos, y esto es muy bonito, y a mí me parece que hacia allá tenemos que ir, y este tema es de las cosas que realmente le hemos puesto empeño para poder sacar adelante.

Entonces, como muy bien lo han dicho varios, el tema férreo empezó en 1850 en Panamá, para suplir lo que después fue el Canal de Panamá, realmente era para poder transportar las personas que iban para California del 50 al 55, pero no se hizo una inversión grande hasta 1870, la época de los 70, y ahí aparece un personaje muy interesante, que gracias a, más bien, por él el municipio tiene ese nombre, y es Cisneros, Francisco Javier Cisneros, un ingeniero cubano interesantísimo que desarrolló gracias al apoyo de Pedro Justo Berrío, el entonces gobernador del estado de Antioquia, el ferrocarril, ese ferrocarril que va desde Medellín y baja hasta Puerto Berrío, por supuesto, y ahí se empezó a desarrollar, ¿por qué traigo esto a colación?, porque en ese momento Cisneros demostró que podía llegar a ser mucho más eficiente para el desarrollo de la red férrea del país, la trocha yárdica y no la trocha estándar, por dos razones, uno de precios, y otro que es importante, las condiciones topográficas del país, bajo ese entendido se empezó a desarrollar la red férrea del país, entonces empezamos a ver cómo desde 1875 hasta 1910, algo así se construyeron cerca de 1.000 km de red férrea; después de ahí, mantuvimos un nivel de crecimiento relativamente bajo hasta que en 1925 se pagó la indemnización del Canal de Panamá, entonces ahí vimos cómo existe una relación directa en las inversiones que se hizo desde Pedro Nel Ospina hasta Abadía y siguiendo por supuesto con los distintos gobiernos que estuvieron en el interregno, y lo que se hizo fue del 25 al 35 una inversión muy grande en infraestructura férrea, pasamos de 1.200 km, 1.500 km de red férrea a tener cerca de 3.200 km de red férrea, ahí se invirtieron casi que la totalidad de los 25 millones de dólares de la indemnización del Canal de Panamá; después de eso la inversión más grande que se hizo en infraestructura férrea vino hacia los 60 en la red férrea del Atlántico, y ahí llegamos a los 3.400 km de red férrea, y ahí se detuvo la expansión de la red férrea, y ahí coincide un poco con la creación de Ferrocarriles Nacionales de Colombia que se dedicó a operar el corredor férreo.

Llegamos como usted bien lo expresó Presidente, a los 90, y ahí ya tenemos los distintos contratos de concesión, realmente eran dos, el de la “Red Férrea del Atlántico y el de la Red Férrea del Pacífico”: El del Atlántico salía desde Bogotá y llegaba hasta Santa Marta, por distintas razones ese corredor se redujo a 245 km, saliendo desde Santa Marta y llegando hasta Chiriguaná, en estos 245 km que se tienen en este momento concesionados, la obligación

del concesionario era construir la segunda línea, ese corredor Presidente, es de trocha yárdica no estándar, y es considerado el ferrocarril más eficiente de América Latina, ahí se pueden llegar a mover hasta 100 millones de toneladas al año, nosotros y ya les voy a mostrar lo que tenemos estructurado para ese corredor, en el mejor de los mundos podemos llegar a mover hasta 3 millones de toneladas, generando una movilización de carga, trayendo carga y demás, pero más allá de eso no vamos a mover. Entonces, tenemos un corredor que funciona bastante bien, donde se está moviendo una gran cantidad, y eso es una gran cantidad de carga, que es el corredor de FENOCO.

El otro corredor es el de “FDP”, entonces el Ferrocarril del Pacífico, entonces empezamos en el 98 con Tren de Occidente, y en el 2008 ellos ¿qué fue lo que hicieron?, recuperaron todo el corredor férreo y lo operaron, pero en el 2008 se hizo una escisión, el pedazo norte que va desde Zaragoza hasta La Felisa se le entregó a un concesionario distinto y mantuvimos inicialmente en Ferrocarril del Oeste el resto del corredor concesionado, año 2008; 2012 se hizo la cesión después de la ola invernal como se había mencionado 2010 al 2011, se hizo la cesión, y entró el nuevo concesionario que fue “FDP”, en ese momento apalancado y esa cesión fue autorizada por la Agencia Nacional de Infraestructura y estaba apalancado por una empresa Suiza muy importante de movilización de carga; esa empresa lo operó del 2012 hasta el 2016, y en el 2016 se hizo esta cesión del contrato y ahí fue cuando se paró el corredor férreo, ¡así de sencillo!, y esa fue la situación, entonces, eso fue lo que pasó, y ¿qué es lo que nosotros tuvimos que hacer?, adoptar la caducidad, ¿por qué en el 18 no se metió?, no lo entiendo, pero no importa, seguramente les quisieron dar una oportunidad para poder hacer las inversiones que se requerían, no se hicieron, entonces ya en este momento nos toca adoptar una decisión.

Entro a un tema que usted me preguntaba Presidente, y es ¿qué hemos hecho en este Gobierno en los temas logísticos y en los temas férreos?, ¡mucho!, y hemos avanzado de una manera muy importante y por eso estamos muy orgullosos, el Presidente de la República con la señora Vicepresidente y la Ministra, lograron poner un funcionamiento el corredor que va desde La Dorada hasta Santa Marta, y estamos movilizando mucha carga y estamos logrando que muchos actores como Familia, Postobón, Bavaria, varios, se monten al tren para poder mover su carga, y estamos haciendo operaciones multimodales muy interesantes, la primera es, bajamos carga desde Manizales a Medellín, desde Bogotá, desde Ibagué y lo llevamos a La Dorada, lo montamos al tren, una bodega que acondicionamos nosotros, invertimos casi dos mil millones de pesos (\$2.000.000.000) en el acondicionamiento de la bodega, y ahí se está recogiendo carga en La Dorada, la subimos al tren y la podemos mandar al Puerto de Capulco, donde se monta al Río Magdalena y se manda o para Cartagena por el Canal del Dique o seguimos derecho para

Barranquilla, o podemos seguir hasta Santa Marta, y este corredor tiene una ventaja, y es que entra al puerto de Santa Marta, entonces estamos moviendo café, y los niveles de movilización de carga han sido espectaculares y hemos superado nuestras propias expectativas y ya les muestro los números.

El otro corredor que está andando bastante bien es Bogotá - Belencito, ahí tenemos la movilización de cemento, básicamente es lo que se mueve, que viene desde Boyacá y va hasta Bogotá, entonces ahí va la pregunta, ¿por qué desde La Dorada hasta Santa Marta podemos operar?, ¿por qué podemos operar de Bogotá a Belencito?, ¿por qué puede operar la Guajira?, ¿cuál es la particularidad que tiene este contrato de FDP?, ¡simplemente que se tuvo un contratista incumplido!

Siguiendo, estas son las operaciones que hemos realizado, ahí vemos cuánto se ha movido en carga a Belencito, al año en este momento en septiembre, ya vamos en 30 mil toneladas que es un nivel bien importante; y La Dorada - Chiriguaná, el año pasado nosotros teníamos una meta de 40 mil y llegamos hasta 47 mil toneladas movidas, este año nuestra meta es un poco más de 50 mil, ya llevamos en un poco más de la mitad, y acá es importante mencionar algo, no se les olvide que llegó la pandemia, y no se les olvide que tuvimos unas restricciones grandes en todo el país por distintos factores, y aún a pesar de ello hemos seguido movilizando carga, ¿qué tipo de carga?, ¡de toda!, y esto es muy bonito porque se están volviendo a montar al tren, esto tiene unas ventajas ambientales enormes, no solamente ambientales, pero también ambientales, y en reducción de costos logísticos de casi el 30%, entonces, vamos por el camino que es, hemos movido y acá tenemos distintos hitos, de verdad nos sentimos muy orgullosos cada vez que logramos mover 400 toneladas, 500 toneladas, 1.000 toneladas en el tren, porque se está moviendo carga, y ahí ustedes tienen distintos actores que están moviendo carga, por ejemplo, Alpina ha sacado varios videos promocionales contando como ellos se han montado al tren y como les ha funcionado bien, yendo desde Santa Marta hasta La Dorada. Ahí les iba a poner el video, pero es que es un poco largo y el tren que todos conocemos desde Bogotá hasta Belencito, el de pasajeros que utilizan los estudiantes de la Universidad de la Sabana y también prestamos un servicio para pasajeros, más o menos al año unos 75 mil pasajeros en el corredor desde La Dorada hasta Chiriguaná.

La Red Férrea del Atlántico, Presidente, y en esto quiero hacer hincapié, movió el año pasado 50.3 millones de toneladas con trocha yárdica, se han hecho unas inversiones importantes, ¡sí!, pero se está moviendo carga de una manera muy importante, y el dato que trajo la Ministra no es menor, 16 mil millones de dólares a plata de hoy, casi \$60 billones de pesos, solamente el cambio de la tecnología, y la pregunta es, ¿se necesita?, y pues al parecer de los consultores y yo comparto esta posición, ¡es no, no se necesita!, de golpe más adelante, pero en este

momento ¡no! ¿Por qué fue tan importante la creación de Ferrocarriles Nacionales de Colombia?, porque en los 50 lo que se hizo fue finalmente se articuló porque teníamos distintas medidas de trocha, por ejemplo, el primer ferrocarril que se hizo fue el de Panamá era trocha estándar, no era trocha yárdica, el que trajo este señor Cisneros, si era de trocha yárdica, y así fue que desarrollamos el ferrocarril y funcionó bastante bien; pero tenemos falencias que ni siquiera las podríamos superar en trocha estándar, por ejemplo, el corredor por Facatativá, se ha cuestionado que eso fue un debate de hace 50 años en este Congreso de la República, ¿por qué razón se construía por Facatativá y no bajaba por donde iba el Río Bogotá?, es decir, por el Salto del Tequendama, eso se dio simplemente por el cumplimiento de un contrato de concesión que se tenía con los ingleses, pero no por una razón técnica, y sobre eso se ha escrito mucho, pero tenemos pendientes del 8% que no son superables por los trenes de carga, entonces, ahí usted va, si usted busca el libro la biografía de García Márquez, la escrita por él, “Vivir para Contarla”, él cuenta cómo cuando venía a Bogotá por tren le tocaba a los pasajeros bajarse del tren, los trenes superaban las pendientes más altas y los pasajeros se volvían a subir un poco más adelante, eso era lo que se tenía, entonces hay que mejorarlo, ¡por supuesto!

En La Dorada - Chiriguaná lo que tenemos ya, 2 minutos me demoro en esto. Tenemos un corredor completo de 767 km, 245 km están concesionados, los 522 km restantes los vamos a contratar el siguiente año, con unas inversiones bien importantes cercanas a los \$2 billones de pesos; entonces pensamos mover cerca de 850 mil toneladas por este corredor férreo en exportación, en importación el doble 1.700.000 toneladas, ¿por qué la diferencia?, porque ustedes saben que lo que Colombia exporta básicamente es carbón y petróleo. Esta es la historia que no voy a entrar en ella, y esto es básicamente lo que se tiene, entonces, hoy estamos moviendo un tren semanal desde La Dorada hasta Chiriguaná como mencionaba usted, en esos planes piloto que han funcionado bastante bien; desde Chiriguaná hasta Santa Marta que ese es un ferrocarril maravilloso, está moviendo 39 trenes al día, por eso es que se mueven 50 millones de toneladas en trenes muy largos, con unas condiciones técnicas muy robustas en trocha yárdica.

Nosotros estamos avanzando en la estructuración, ya estamos, ahí tenemos las distintas etapas, ya estamos en la última etapa, y es el dimensionamiento de intervención y operación, ya estamos ajustando los últimos detalles, en diciembre debemos cerrar la estructuración, vamos a aprobaciones y el siguiente año Presidente, por primera vez en mucho tiempo, en casi 30 años este país va a volver a tener una inversión importante en temas férreos, y va a ser este corredor La Dorada - Chiriguaná. Esto es lo que vamos a hacer, esto es lo que tenemos previsto en la estructuración, vamos a ir a 80 km/h, en un corredor en el que vamos a demorarnos más o menos unas

8 o 9 horas desde La Dorada hasta Santa Marta, hoy un tren se demora 3 veces ese tiempo, es por esa inversión que vamos a hacer, y acá tenemos las proyecciones de inversión, ahí tenemos solamente en “CAPEX” la inversión es de capital \$1.7 billones de pesos y “OPEX” una inversión cercana operación y mantenimiento a los ochocientos mil millones de pesos (\$800.000.000.000), para eso ya tenemos el espacio fiscal que ustedes nos han apoyado, para poder conseguir los recursos, esto es bien importante, vamos avanzando y vamos a sacar esta concesión el siguiente año.

Y acá Presidente, yo le quiero comentar algo que hablamos con la bancada parlamentaria ya varias veces, y es bueno, ¿se acaba “FDP” y después qué?, la Agencia Nacional de Infraestructura el siguiente año va a hacer la estructuración de este corredor, y va a ser una estructuración robusta para poder mejorar lo que los expertos estaban mencionando y lo que usted estaba mencionando con muy buen criterio señor Presidente, y es las condiciones topográficas, necesitamos hacer túneles, necesitamos hacer nuevos trazados, mejorar los rieles, tenemos que hacer una inversión gruesa, sobre todo porque nos dejaron el corredor férreo en un estado lamentable, ¡lamentable!, entonces tenemos que hacer una inversión muy gruesa, pero lo primero es la estructuración, no podíamos haber avanzado en la estructuración porque si avanzábamos en la estructuración nos decían que estábamos prejuzgando, tenemos que ser supremamente garantistas, habiendo agotado todas las instancias procesales y habiéndose decretado la caducidad y mantenido la decisión, que eso es importante, ya con la decisión en firme, podemos entrar a la estructuración, ese es un compromiso que tiene el Gobierno Nacional con el departamento del Valle, y lo va a honrar, y vamos a hacer una estructuración robusta, muy robusta Presidente, para poder hacer de esto una realidad, hay distintos estudios, muchos, que señalan que lo más importante para que un corredor férreo sea exitoso, es una debida estructuración técnica, y eso es lo que nosotros vamos a hacer el siguiente año, una debida estructuración técnica para poder sacar este ferrocarril y poder cumplir con las expectativas del departamento del Valle del Cauca, Buenaventura lo necesita, pero no solamente Buenaventura, Representante Milton, lo necesita el departamento del Valle, lo necesita el país.

Entonces, vamos avanzando en esta visión y acá quiero cerrar con un dato. Estamos hablando de en el momento más grande de expansión del corredor férreo en el país, de la infraestructura férrea llegamos a tener cerca de 3.500 km de red férrea en funcionamiento, ese fue el tope en los años 60, algo así; lo que pasa es que las condiciones cambian, entonces, y ahí tenemos varias discusiones que son muy interesantes de abordar, pero eso ya es un foro en el que lo que propuso el Representante Patiño, pues me parece buenísimo que hagamos un foro académico de esto, porque este es un tema interesantísimo de verdad y en el que podemos

discutir mucho tiempo, porque el tema férreo por ejemplo en Colombia tuvo una falencia cuando se le apostó solamente al tema férreo, y es que por ejemplo, el café se seguía moviendo en mula hasta que llegaba donde estaban las estaciones férreas que no necesariamente eran muy cercanas, porque por condiciones físicas no se podía cargar el tren, y ahí sí bajaba al Río Magdalena y se podía sacar en planchón y se sacaba en tren derecho, pero teníamos esas falencias, porque los trenes tenían unas limitaciones.

Entonces eso tenemos que verlo en un entorno mucho más completo, tenemos la APP del Río Magdalena, tenemos el Canal del Dique, tenemos este corredor férreo que va desde La Dorada hasta Santa Marta, tenemos la Ruta del Sol, lo que van a ser las rutas del sol, la Troncal del Magdalena Medio saliendo desde, al lado de La Dorada, en el Korán y llegando hasta Santa Marta, y con toda la red de concesiones que tenemos y de carreteras que está adelantando el Instituto Nacional de Vías complementando esto; esto es un tema integral y así lo tenemos que tratar, así lo entendió este señor Francisco Javier Cisneros hace 140 años, ¿qué fue lo que él hizo?, es muy interesante la biografía de él, por ahí hay una tesis doctoral solamente de la vida de él, y lo que hizo este señor Cisneros fue: comprar una serie de vapores, de barcos para poder traer la carga desde Barranquilla y llevarla hasta Berrío, y en Berrío se subía en tren, ese era su negocio personal, y era complementar el uso del río con el tren, acá estamos haciendo algo parecido, son las carreteras que son más eficientes para mover carga y sobre esto podemos revisar mucho lo que ha escrito Miguel Urrutia, lo que ha escrito Frank Safor, lo que ha escrito, bueno, hay mucho escrito la verdad sobre esto, de por qué razón se bajó la demanda en temas férreos y aumento en camión, porque el camión para la montaña es más eficiente, pero el tren tiene sus eficiencias para ciertas pendientes cuando no son muy altas, por eso el problema de Facatativá.

Entonces ¿qué se puede hacer?, entonces podemos verlo de una manera integral como usted lo estaba proponiendo Presidente, que me parece que esa es la forma, lo férreo donde funciona mejor, lo carretero donde funciona mejor y lo fluvial que no lo dejamos de lado, y por eso es tan importante la APP del río y el Canal del Dique, y vea usted cómo cuando uno revisa la historia de este país, desde la colonia, el corredor siempre de movilidad es el Río Magdalena, y por eso es tan importante recuperarlo, llevarlo a niveles navegables aceptables hasta La Dorada, de hecho, una de las preocupaciones más grandes cuando existían los vapores, y no me quiero extender mucho en eso, es que los troncos de los árboles estaban flotando y pasaban los vapores y se estrellaban con ellos, y muchas veces explotaban también las calderas, porque no teníamos un río en condiciones adecuadas y realmente nunca hemos tenido un río completamente navegable 365 días al año 24 horas, eso no lo hemos tenido, y por eso es tan importante la APP, y por eso es tan importante el

Dique, el Dique cada rato se cerraba, y por eso es el ferrocarril desde Calamar hasta Cartagena, y muchas veces el tren se utilizó para superar los trayectos en los que el río no era navegable, y vea usted cómo esa es una lógica que estamos manteniendo, el tren no arranca en Barranca, el tren arranca atrás en La Dorada, porque en ese tramo la pendiente hace que la inversión en el río sea muy costosa y que no se mueva suficiente carga; por esa razón estamos invirtiendo en modo férreo, pero como una estrategia integral, por eso la quinta generación no son solo carreteras, son carreteras, trenes, ríos y aeropuertos, y a eso le está apuntando el Presidente de la República, la señora Ministra por supuesto, ¡así es!

Era eso Presidente, muchas gracias.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias a usted, doctor Manuel, por su intervención. Tiene el uso de la palabra ahora la Viceministra de Infraestructura, doctora Olga Lucía Ramírez.

Ministerio de Transporte, Viceministra de Infraestructura – Olga Lucía Ramírez Duarte:

Bueno, muy buenas tardes a todos nuevamente, Presidente muchas gracias. Yo no me quiero extender por el tema del tiempo, simplemente quiero enfatizar algunos temas en cuanto a un nivel macro, desde el Ministerio de Transporte como el hacedor de política y como la cabeza del sector.

Lo primero es resaltar algo que ya se ha dicho, lo mencionó la Ministra y es que por primera vez en el Plan Nacional de Desarrollo se incluyó la necesidad de trazar una hoja de ruta en materia férrea, y nos dijeron hay que hacer un Plan Maestro Férreo, hay que hacer una política férrea y eso lo estamos cumpliendo; justo hoy tengo acá, lo traje conmigo, lo que es el Plan Maestro Férreo que va a ser lanzado en el último trimestre, se está terminando diagramaciones como lo decía la señora Ministra, pero realmente nos está dando una hoja de ruta bastante clara para dar seguridad y confianza a los inversionistas. Adicional a eso en el Plan Nacional de Desarrollo se incluyeron unos artículos asociados al modo, el 301 que tiene que ver con la franja y demás de seguridad que se requiere para el desarrollo de proyectos férreos, porque sabemos que ya la dinámica de la realidad hoy hace que tengamos que revisar cada proyecto en particular; tenemos el artículo 304 acerca de otras fuentes de financiación; el muy importante artículo 308 que tiene que ver con la contribución y la contraprestación férrea, porque hasta ahora venía usándose o viene usándose como fuente de financiación para la agencia del funcionamiento, es la Agencia Nacional de Infraestructura, pero la idea es que pase a un límite de máximo el 15%, lo cual nos permitiría hasta doblar lo que serían las inversiones en el modo férreo con estos recursos, y el artículo 305 que tiene que ver con la cofinanciación de sistemas de transporte masivo. Con eso pues es una apuesta del Gobierno que está desde el Plan Nacional de Desarrollo.

Decir también que hay unas estrategias que ha venido adelantando el Gobierno a largo plazo que tiene que ver con el Plan Maestro Férreo, y otras que son paralelas. Empezando con el tema de política, pues el Plan Maestro Férreo como les digo entraría un poquito, lo que busca es reactivar el modo, hacerlo más eficiente, más competitivo y reducir, por supuesto, el impacto ambiental que es bastante importante para el Presidente y para este Gobierno y, como lo mencionaba la señora Ministra, la meta es alcanzar más del doble de los kilómetros que teníamos de línea base en operación comercial, y ya vamos por encima del 94%, con lo cual venimos cumpliendo eso desde el punto de vista macro.

Decir también que dentro de los proyectos que se han priorizado y la hoja de ruta que se va a lanzar para poder priorizar proyectos, se requiere de análisis técnicos, legales, ambientales, presupuestales, muy importantes los estudios de demanda, aquí hemos visto muchas regiones y muchos interesados en reactivar corredores férreos, pero acá es muy importante ver ¿Qué carga tenemos?, y esto me lleva al tema de la trocha, digamos, yo no soy técnica y no quiero entrar en eso, pero básicamente reiterar que hoy ha funcionado muy bien, que cambiarlo sería casi el triple de lo que costaría cambiarlo, pero además que hay que ver la demanda, lo mencionaba el Presidente de la ANI, la capacidad que tenemos hoy en los corredores existentes y debemos llegar a aprovecharla antes de pensar en unas nuevas características.

Algo muy importante que se mencionaba ahora y es la institucionalidad, desde el Plan Maestro Férreo se está revisando ¿Cuál debe ser ese marco institucional fortalecido? Acá nosotros lo que hemos visto y lo que plantea el Plan Maestro Férreo es no crear más entidades, es no crear más burocracia, hemos visto las experiencias del pasado con las entidades que se han creado, entonces lo que se quiere es fortalecer lo que tenemos y precisamente crear disposiciones relacionadas con la reestructuración de las instituciones, poner fronteras claras, asignar responsabilidades, mecanismos de articulación de manera concreta ante todas las entidades, y como lo vamos a ver en el Plan Maestro Férreo, vamos a ver desde la etapa de planeación a quién le corresponde, la estructuración, la operación, la regulación, la supervisión y por supuesto la fiscalización y la investigación de accidentes, la idea es que tengamos fronteras claras; aquí sumémosle algo adicional, acá ya sabemos que en el último trimestre de este año entrará en funcionamiento la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), que hemos venido pensando de tiempo atrás desde su creación mediante decreto; estamos finalizando todo lo que son las gestiones con Función Pública y la asignación de presupuesto para que entre en funcionamiento, por supuesto, ese será el que hará todas las labores de planeación, y tenemos la Comisión de Regulación de Infraestructura de Transporte que también será la siguiente en entrar, y en el entretanto será el

Ministerio de Transporte quien continúe con esas funciones de regulación.

Ahora bien, ya hablando del tema del Ferrocarril del Pacífico que estaba dentro del cuestionario, pues yo no entraré a más detalles, ya lo hizo el señor Presidente de la ANI, sin embargo, decirles que dentro de este Plan Maestro Férreo se ubica como prioridad en lo que se ha llamado la fase 1, es decir, o corredores que ya se van a reactivar o estructurar y cómo se fueron priorizando, digamos, que como van a ver en el diagnóstico del Plan Maestro Férreo de toda la red férrea, estamos viendo aquellos que tengan mayor avance, mayor nivel de estudios y diseño, mayor información acerca de la demanda y el potencial que tienen, para poderlos reactivar. Y acá como lo mencionaba también el señor Presidente de la ANI, vendrá una estructuración y se está evaluando también si habrá necesidad de un contrato de mantenimiento, para que lo que queda de red no se siga perdiendo, porque ya vimos el estado en el que se encuentra la infraestructura.

Entonces, nada, decir sobre este Ferrocarril del Pacífico también que finalmente el tema de la trocha no es el principal reto, acá tenemos un tema de geografía que son las pendientes, los radios de curvatura, la desconexión, la necesidad de conectarlo con centros de producción, y a eso va a tender la estructuración.

Y finalmente, además de la estrategia de largo plazo que es este Plan Maestro Férreo, también se ha pensado en la necesidad de contar con un Marco Jurídico Férreo, una ley férrea, digamos que la Ley Férrea data del año 1920, ya es una ley de hace 100 años, con lo cual nosotros constituimos una mesa ferroviaria en el sector y con el DNP y todas las entidades, en ese nivel ya tenemos un borrador de proyecto de ley, esta se ocupará de todos estos temas que requieren ser actualizados para dar precisamente confianza, establecer definiciones, competencias, la capacidad de infraestructura nacional, ¿Quiénes serán los actores públicos?, ¿Cómo serán las condiciones y características para la prestación del servicio?, establecer el régimen económico, hablar del tema de tarifas, incentivos tributarios si es posible para seguir montando a los inversionistas al tren; también estamos trabajando en eso, ya en su momento cuando se dé digamos ya el siguiente paso, procederemos a socializar el borrador de proyecto de ley, pero esto es lo que nos llevará como desde el marco de política. Y adicional, tenemos todo lo que ha sido la estrategia comercial que ha sido liderada por la Agencia Nacional de Infraestructura, con lo cual aquí también en el marco de la institucionalidad vemos que sí hay entidades capaces dentro del sector y que hemos podido recuperar el tren.

Entonces, esos eran los puntos que quería enfatizar, señor Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, señora Viceministra. Tiene el uso de la palabra el, ... vamos a pasar a escuchar

al señor Superintendente de Transporte, el doctor Camilo Pabón Almanza.

Tiene el uso de la palabra, doctor Camilo.

**Superintendencia de Transporte –
Superintendente - Camilo Pabón Almanza:**

Señor Presidente muy buenos días, muchas gracias por su invitación, un cordial saludo también a la honorable representante Adriana Gómez Millán, al honorable representante Milton Angulo, al honorable representante Diego Patiño como citante, y a los demás representantes que nos acompañan, igual que a la Ministra, al Presidente de la ANI, Viceministra y demás colegas del Gobierno.

Señor Presidente, yo quiero hacer una intervención muy corta porque el la Ministra, la Viceministra y el señor Presidente de la ANI lo han explicado con lujo de detalles, pero yo quisiera rescatar respecto del representante de Ferrocarriles del Pacífico, por ejemplo, ... (problemas de audio) ... Desde la perspectiva de la Superintendencia de Transporte como Supervisor Sectorial de la Infraestructura y del Transporte, la decisión de la ANI a nuestros ojos es correcta, es acertada y además es oportuna, como usted mencionaba, señor Presidente, estamos retrasados muchos años en el desarrollo del modo férreo y esto, sin dunda, nos pone un paso más atrás con el estado de abandono de más del 90% de la infraestructura de este corredor.

Dicho eso, a lo que me quería referir es que necesitamos un concesionario serio y comprometido en las futuras concesiones, como mencionaba el Presidente de la ANI, se notó, y también a ojos de esta Superintendencia fue evidente el estado de abandono y de negligencia al interior de la sociedad desde 2016, particularmente desde 2016, señor Presidente, nosotros en la Superintendencia tenemos una función que no es sancionatoria, sino es de acompañamiento a las empresas que puedan tener una situación crítica, esa función se ejerce mediante el sometimiento a control; como también mencionaba el honorable representante Milton, cuando recordaba ¿Por qué y cómo se sometió a control esta empresa en la entonces Superintendencia de Puertos y Transporte?, pues parte del rol de la Superintendencia es acompañar al empresario para que tenga unos planes de mejoramiento que puedan ser útiles para superar las situaciones críticas a las que se ha llegado. Sin embargo, la situación crítica distaba de ser únicamente económica o financiera, y les voy a contar algunos ejemplos de decisiones que también ya están adoptadas por esta entidad:

Situación crítica contable. En 2016 sale como revisor fiscal la firma del ..., entra otra persona como revisor fiscal, la Superintendencia insistentemente le solicitaba que certificara algunas de las operaciones contables, a lo cual este revisor fiscal también de manera insistente porque nos lo ponía por escrito reiterando lo que había dicho en muchas ocasiones, la sociedad no le suministraba los soportes contables, no tenía una contabilidad clara, luego el revisor fiscal realmente nunca pudo certificar lo

que la Superintendencia le exigía. Adicionalmente, en relación con el plan de mejoramiento, la Superintendencia les daba en algunas ocasiones 20 días hábiles, en algunas ocasiones un par de meses, esta sociedad no solo nunca presentó dentro del tiempo requerido el plan de mejoramiento por la Superintendencia, sino que cuando lo presentaba no era satisfactorio, y por lo tanto la Superintendencia no les aprobó ningún plan de mejoramiento dentro de este esquema sometimiento a control.

Otro de los grandes riesgos, señor Presidente, de cara a lo que mencionaba la doctora María Isabel Ulloa, que es no perder lo que quedó de la red, es por lo menos saber ¿Qué había en este corredor?, y a pesar de la insistencia que tuvo esta Superintendencia para que nos diera un inventario de bienes, nunca fueron capaces de entregarnos un inventario de bienes que fuera preciso, donde tuviéramos el detalle de qué había, y le quiero contar algo que finalmente ya está en la fiscalía, desde el año 2017 la ANI informó de una posible enajenación de activos que no fue autorizada por esta entidad, cuando hay un sometimiento a control las empresas tienen que pedir una autorización previa a la Superintendencia para la enajenación de activos, y resultó ser que algunos de los bienes que tenía en su custodia el concesionario, incluyendo un bulldócer, un simulador de conducción, una locomotora, 4 camionetas, 16 llantas de locomotora, entre otros, pues fueron presuntamente enajenados, esto ya está en conocimiento de la Fiscalía por el delito de alzamiento de bienes en el que presuntamente habría incurrido esta empresa.

Entonces, representante, realmente hasta antes de la convocatoria liquidación judicial que le hizo esta superintendencia a la empresa, se continuaron haciendo requerimientos y nunca tuvimos, hay requerimientos de 2019 que todavía, al día de hoy, están sin responder y que el Estado, en este caso, la Superintendencia intenta acompañar a una empresa en crisis, sin obtener ninguna retroalimentación de parte de la empresa, muestra la falta de ánimo y de diligencia de continuar con esta concesión de parte de la empresa concesionaria; en esa medida mediante Resolución 7443 del 11 de agosto del 2020, la Superintendencia de Transporte decidió convocar a liquidación judicial a esta empresa, decisión que fue confirmada mediante Resolución 7655 de septiembre de 2020.

Y con esto cierro para comentarles, ¿Cuáles son los efectos de esta liquidación de cara a lo que viene? Esta convocatoria indica que se debe abrir un proceso de liquidación judicial a instancia de la Superintendencia de Sociedades, eso genera unos efectos en nuestra forma de verlo, positivos, uno porque la Superintendencia de Sociedades obra como juez, luego vamos a tener una supervisión judicial de cómo se va a liquidar esta empresa, pero particularmente no con los administradores que tiene hoy que son los que han llevado a esta situación crítica durante los últimos cuatro años; en el momento en que se admite a liquidación judicial

se remueven los órganos de administración y se nombra un liquidador experto, cuyo primer deber es generar un inventario, un inventario entre otros, que debería facilitar la reversión que adelanta, como comentaba el señor Presidente de la ANI, en este momento la nación, para excluir los bienes que no sean de esta empresa y ante todas las acreencias que tiene el concesionario, poder liquidar los bienes que sí sean propios para pagarle en la mejor medida a sus acreedores. De esta forma vamos a acompañar hasta el momento en que sea admitida en liquidación judicial en la Superintendencia de Sociedades a esta empresa, preservando la red férrea en el estado en que se encuentra actualmente, y sobre todo, comprometidos con el multimodalismo, con la legalidad y, de nuevo, insistiendo que realmente necesitamos en tener otras cosas hacia el futuro, concesionarios que obren en el marco de la ley, cuyos órganos de administración también cumplan con los estatutos y sus deberes legales.

Muchas gracias, señor Presidente y muchas gracias a los representantes por su tiempo.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, señor Superintendente. Hemos terminado con el Superintendente, el doctor Camilo Almanza, de escuchar a los funcionarios citados. Vamos a pasar entonces a darles el uso de la palabra a los representantes de la Comisión que quieren intervenir en este tan importante debate. Tiene el uso de la palabra la doctora Adriana Gómez.

La honorable representante Adriana Gómez Millán:

Gracias, señor Presidente, agradecerles a todos los intervinientes los aportes que hacen a este debate. Primero, resaltar de todas las intervenciones la importante visión que da el que ustedes nos cuenten cómo se han recuperado corredores férreos en el país como en Bogotá, como en La Dorada, Santa Marta, Cartagena y Barranquilla, lo que muestra que sí se puede trabajar con la infraestructura existente, con las condiciones existentes y como bien lo decía el Director de la ANI, con las condiciones culturales y ocupacionales que existen en el país, no tenemos que inventarnos el mundo ideal para saber que hay unas grandes inversiones en la red férrea de Colombia que no se pueden dejar perder.

Pero también apoyo totalmente que tengamos en camino un Plan Maestro del tema ferroviario, pero con mucha más razón decirle al Gobierno nacional, a la señora Ministra, al Director de la ANI, a todos los funcionarios, que la cara que hay que recuperar ahora es la vía hacia el Pacífico, la productividad, la competitividad y toda la potencialidad que ha promulgado este país que tiene su conexión con el Asia, hace más importante que en ese Plan Maestro Ferroviario no se descuide la costa Pacífica, y que por el contrario, se continúe impulsando de la mano como ustedes bien lo dicen, una red de transporte multimodal complementado con el dragado del puerto de Buenaventura, con temas como el aeropuerto y, por supuesto, de la vía Buenaventura,

que son temas que tenemos pendientes en el Valle del Cauca.

También, de las proyecciones de movimiento de toneladas a la costa Atlántica, también importante decir, cómo se llegaron a mover 250 mil toneladas a la red del Pacífico con condiciones precarias, pero se pudo, y entonces quisiera concluir con tres puntos:

Primero, a mí el artículo que más me gusta de la Ley 80, la Ley de Contrataciones Estatales, el artículo 3°, porque nos llama a dos extremos muy importantes en lo que será la Red Férrea del Pacífico colombiano, me permito leer entonces qué dice el artículo 3° de la Ley 80, que como todos sabemos las concesiones son uno de los modos de contratación que regula la Ley 80, primero, -el rol de los servidores públicos que tendrán en consideración que al celebrar contratos y con la ejecución de los mismos, las entidades buscan el cumplimiento de los fines estatales, la continua y eficiente prestación de los servicios públicos y la efectividad de los derechos e intereses de lo administrado-, perfecto, lo que necesitamos entonces es una estructuración eficiente en términos técnicos, en términos de tiempo y en términos de reales de inversiones para la costa Pacífica. Y la parte que continúa es la más interesante es, donde se define qué es un contratista para el Estado colombiano, -los particulares por su parte tendrán en cuenta al celebrar y ejecutar contratos con las entidades estatales, que colaboran con ellas en el logro de sus fines y cumplen una función social, que como tal implica obligaciones-, necesitamos tener un contratista que sepa de unos términos de referencia claros, que se le mida a las concesiones en la región Pacífica y que las cumpla, y un Estado actuante oportunamente, para que no se repita esta historia en el Valle del Cauca.

Yo quisiera decir entonces también que esta situación que se tiene con el contratista no vaya a interferir con el desarrollo del Tren de Cercanías del Valle del Cauca, de Cali y sus alrededores, que es un tema que quedó allí como en ciernes, porque no sabemos cuál van a ser los tiempos en cuanto a la liquidación y la posibilidad de decir que el Tren de Cercanías del Valle del Cauca no tenga ninguna contrariedad con respecto a la red férrea que debe utilizar y, por otro lado, este sí es un llamado desde la Comisión y le quisiera decir a la Ministra esto, mire, los vallecaucanos, los colombianos, cuando Electricaribe ha presentado todo este panorama en la costa Pacífica, colaboramos todos por salvar el servicio eléctrico de la costa Atlántica, costa Caribe colombiana, hoy el Valle del Cauca y la región Pacífico les dice, también hemos tenido 20 años de nuestro propio Electricaribe, también hemos tenido 20 años de contratistas y de inversiones fallidas y de detrimento del patrimonio de los vallecaucanos y de la costa Pacífica, le pedimos, señora Ministra, recurra al Estado colombiano para generar un Plan de Salvamento para la Red Férrea del Pacífico como lo hicimos los vallecaucanos y todos los colombianos con lo que hoy celebra la costa Caribe, y es un nuevo servicio y un nuevo proyecto de país

y de turismo con la nueva entrada de operador para la red de energía eléctrica, necesitamos lo mismo para la Red Férrea del Pacífico, reconozcamos como país los errores que se han cometido, las fallas que ha habido, los delitos que haya habido, pero establezcamos un Plan de Salvamento porque, si no, nos quedaremos con aguas tibias y la competitividad del país sigue comprometida.

Eso quisiera, pues, que finalmente llegáramos a esa conclusión o la estudiáramos de manera concienzuda, es que no es justo que 20 años soportando el deterioro de una infraestructura, 20 años en déficit de una situación que pudo generar competitividad para el país, empleo y no las precarias condiciones que tienen Tumaco, Nariño, Buenaventura y el mismo departamento del Chocó. Ese sí es un llamado que le hago, señora Ministra, es que es hora de que la infraestructura de este país y más ahora que estamos en época de recuperación socioeconómica, se haga sentir pidiendo la solidaridad del país también.

Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, doctora Adriana. Tiene el uso de la palabra el honorable representante Esteban Quintero.

El honorable representante Esteban Quintero Cardona:

No sé si me escuchan.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Lo escuchamos claro y fuerte, doctor Esteban.

El honorable representante Esteban Quintero Cardona:

Muchas gracias, señor Presidente, un saludo muy especial para todos mis compañeros, un saludo muy especial también para la Ministra, para el Director de la ANI, para el Superintendente, para la Viceministra, a todos en general un saludo muy especial. Yo quiero ser muy corto en mi intervención, tratando de enlazar obviamente la solidaridad, el apoyo a mis compañeros de, sobre todo del Valle del Cauca, a usted Presidente, al doctor Milton, a la doctora Adriana y a todos los que tienen una incidencia tanto por haber nacido, porque viven o porque trabajan políticamente allá en lo que tiene que ver con el Pacífico, mi solidaridad frente a este debate, estas peticiones, felicitación también por ponerlo en conocimiento del nivel nacional y que nosotros podamos estar enterados de este tema, creo que son unas peticiones supremamente justas, la doctora Adriana ahorita lo decía muy contundentemente, yo creo que nosotros como país debemos apoyar todos estos proyectos que realmente benefician a cada uno de los departamentos de nuestro país, como lo hicimos con la costa Atlántica con el tema de Electricaribe, donde van a estar las Empresas Públicas de Medellín y que creo que también esto que dice la doctora Adriana merece toda la atención, y realmente también será un beneficio para el país, tenemos ahí, muchos municipios de nuestro

departamento de Antioquia que pueden tener injerencia en este tema, y creo que puede de alguna manera ayudar no solo al Pacífico, sino también a departamentos como Antioquia si intervenimos, como dice la doctora Adriana, de una manera rápida un tema como estos.

Sin embargo, señor Presidente, yo quiero que no se quede un sinsabor y creo que no lo están haciendo, por el contrario, los citantes han sido ... con todo el trabajo del Gobierno nacional, pero yo quiero ser muy enfático en darle una felicitación al señor Presidente Duque y a la señora Ministra de Transporte, al señor Director de la ANI, a todo el Ministerio de Transporte, realmente lo que se ha hecho y el compromiso en el tema del transporte en el país, es un ejemplo para las demás carreteras, yo creo que la Ministra de Transporte, si no es la Ministra más responsable y más comprometida de este gabinete, yo creería que puede ser una de las más, realmente lo que se ha visto, su compromiso, sus visitas a los territorios, ... el compromiso que tiene con Colombia.

Recuerdo muy bien en el primer debate que nosotros tuvimos en este Gobierno en el Ministerio de Transporte, Ministra que estuvo allá en la Comisión Sexta, recuerdo muy bien que la Ministra nos decía, -miren, nosotros no vamos a poner retrovisor, pero sí es importante que sepamos que hay una serie de procesos contractuales ... por decirlo así, están en un tema delicado que tenemos que solucionar y una vez sean solucionados, todo el compromiso del Gobierno nacional y del Presidente Duque estará ahí-; también decía la Ministra en ese debate en la Comisión Sexta, -miren representantes, que bueno que nosotros podamos tener ingenio, que podamos tener creatividad, que podamos trabajar con los concesionarios que son realmente los que tienen en este momento todas las opciones para poder ayudar a las comunidades, para poder ayudar a los territorios-. Es por eso, señora Ministra, que yo a usted la felicito porque, mire, ayer en la visita del Presidente Duque, su visita al departamento de Antioquia, pudimos ver el compromiso tan grande que tiene el Gobierno Duque y usted Ministra con todo el tema transporte y con las vías en Colombia y en nuestro departamento, \$2.4 billones de pesos para el "Metro de la 80", eso es un tema supremamente importante que hoy cobra mucha razón en este debate cuando hablamos de temas férreos y que podamos nosotros, de alguna manera, tener este compromiso que se adquirió en campaña por parte del Presidente Duque y que se está cumpliendo; \$1.4 billones de pesos para el tramo dos del túnel Guillermo Gaviria Echeverri, una contribución que también hicimos nosotros cuando yo fui diputado del departamento de Antioquia con setecientos ochenta mil millones de pesos (\$780.000.000.000) para en ese momento se llamaba el "Túnel del Toyo", mediante las vigencias futuras.

Y también quiero manifestar acá, el agradecimiento total Ministra, y al doctor Manuel Director de la ANI, porque cuando ustedes nos

dijeron hay que trabajar con los concesionarios, y hay concesionarios cumplidos, hay concesionarios responsables, hay concesionarios que le apuestan a la competitividad de la región, y es el caso, por ejemplo, del concesionario de mi región, del Oriente Antioqueño, que es un concesionario supremamente responsable que es el “Concesionario Devimed”, el Concesionario Devimed nos sentamos en un debate de control político que tuvimos allá en los primeros meses de mi periodo como congresista, y nos sentamos con la Ministra, con el Director de la ANI en ese momento, el doctor Kleyn, con el viceministro el doctor Manuel en ese momento, con el concesionario y con ustedes compañeros, buscando de alguna manera herramientas para poder tratar de traer recursos a este Oriente Antioqueño, con el concesionario cumplido y con el concesionario juicioso, logramos nosotros entonces tener una inversión de más de ciento sesenta mil millones de pesos (\$160.000.000.000) para una doble calzada acá en el municipio de Rionegro, que tendrá puentes peatonales en otros municipios como Guarne, como el municipio de Santuario, y un inicio de doble calzada en el municipio de la Ceja.

¿Qué quiero decir con esto?, yo creo que nosotros debemos enaltecer la labor de la Ministra, la labor del Director de la ANI, la labor de los viceministros, la labor del Presidente Duque, su compromiso irrestricto con todos estos procesos, yo creo que lo que hay que hacer es permitir que los procesos legales concluyan, que los procesos judiciales concluyan y confiar en la ANI, confiar en el Ministerio que ha dado muestras de su responsabilidad y su compromiso con el país, para poder nosotros hoy tener estas inversiones en el Pacífico y en otras regiones de nuestro país.

Muchas gracias, señor Presidente, gracias por dejarme intervenir en este momento, y a usted Ministra mil y mil gracias, millones de gracias por el compromiso que tiene con nuestro país, al Presidente Duque y a todo su gabinete, un abrazo.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Doctor Esteban, muchas gracias a usted por su intervención. Tiene el uso de la palabra el honorable representante Milton Angulo.

El honorable representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias Presidente. Primero quiero resaltar, valorar y felicitar esa tarea tan juiciosa, tan cautelosa del doctor Manuel Felipe, yo me pregunto ¿Por qué esto no se hizo en el 2017 de esta forma?, y le genera a uno dolor, dolor patrio ver, doctor Manuel Felipe, ese video y esas fotos, ver que prácticamente abusaron de la buena fe y dañaron, maltrataron una red férrea que seguramente hoy, si hubiese estado bien administrada, estaría ayudando a la competitividad de este país, que no solamente es el puerto de Buenaventura, aquí tiene que ver con la economía del país, y le duele a uno profundamente estas injusticias que se hacen, y bueno y que bien la intervención de nuestro amigo Patiño, esto no es un debate de control político, porque aquí lo que está

demonstrando el Gobierno es el compromiso con el país en hacer las cosas como se deben de hacer, y miren esa cronología que usted nos muestra acá, doctor Manuel, desde prácticamente el 12 de agosto del 2019, y fue paso a paso haciendo lo que seguramente se ... hecho para no tomar decisiones a la ligera, esta caducidad está en firme y seguramente más adelante usted le tiene que demostrar al país los resultados, de que estas personas tienen que asumir su responsabilidad por lo que le hicieron al país, esto es un daño gravísimo. Eso demuestra la seriedad cómo el Gobierno del Presidente Duque y la Ministra Ángela, han manejado la infraestructura como motor fundamental del desarrollo y, de verdad, que uno se tiene que sentir orgulloso de ver estas cosas, estas acciones, que son negativas porque afectan a la infraestructura y el desarrollo y la competitividad, pues, mandan un mensaje a futuro que no se puede jugar con los intereses de todos los colombianos y, sobre todo, con un bien público tan importante.

Déjeme decirle, doctor Manuel Felipe, su gratitud por esa buena acción, ese trabajo serio, responsable que, hoy día, usted le tiene que decir al país y a través de esta Comisión se lo planteo, que no nos vengán a mentirle al país con cosas que no son ciertas, porque eso es indignante, pena y vergüenza debería de dar hacer tanto daño a un país que con esfuerzo quiere salir adelante y que, gracias a Dios, tenemos un Gobierno nacional responsable que le da la cara a los colombianos y que tiene funcionarios honestos y honorables, que lo que hacen es trabajar incansablemente por el país. A mí sí me tiene que embargar una tristeza, porque ver una red férrea como la que hoy día hemos mirado, porque uno simple y llanamente cuando pasa por Buenaventura la ve, pero pasa la zona urbana, pero cuando mira la zona rural que no hay rastro de que por ahí pasó el ferrocarril, eso le genera a uno tristeza. Y aquí si tengo que generar solidaridad con nuestra representante Adriana, aquí también el Estado tiene que ser solidario con una región que necesita el desarrollo y la competitividad, y más aun sabiendo que es aportante del desarrollo para todo un país, aquí también tenemos que mirar las condiciones para ver cómo, mi querida Ministra, generamos recursos, porque sabemos que con el presupuesto de la nación muy difícilmente vamos a avanzar en esta obra que está prácticamente destruida.

También quiero felicitar a nuestro Superintendente, el doctor Camilo, por esa gestión, por hacer el trabajo que tiene que hacer y por decirle por este medio a los colombianos, miren, estos son más que debates de control político, estos son los escenarios para que el Gobierno le diga al país lo que ha encontrado y lo que está haciendo, yo sé que varias veces al Gobierno no le gusta que se miren las cosas buenas, sino demostrar resultados, pero es bueno, mire que a todos los colombianos les dolió, aquí me están escribiendo mucha gente de Buenaventura, ver el estado de esa red férrea y eso a uno le genera, y

me perdonan la expresión, pero le tiene que generar a uno tristeza lo que hacen con el país pero, gracias a Dios, tenemos un Gobierno valeroso, firme, que le da la cara al país, y seguramente las cosas van a mejorar.

A mí sí me gustaría, doctor Manuel, en esta situación y usted nos ha comentado aquí que se está estructurando y sabemos que lo están haciendo bien, porque tenemos que reconocer la manera técnica como su dependencia y usted maneja estas cosas, pero sí quisiera saber para que la comunidad del Valle del Cauca y el país, ¿Qué plan de choque vamos a tener para intervenir esto?, porque le tiene que generar tristeza a uno ver que esta red tan importante está tan deteriorada, sí me gustaría saber ¿Qué alternativa a corto, mediano plazo tiene su despacho, para que le informemos a la comunidad? Y desde ya en atención a la petición del colega y representante Patiño, doctor Juan Manuel, mi querida Ministra, Viceministra, la ciudad de Buenaventura como un puerto estratégico está presto para ver si podemos organizar este foro, que sería muy bien un foro académico, detallado, yo sé que aquí no se tienen todas las condiciones, pero sí hay que hacer ese foro para recalcar y que todos los colombianos se den cuenta de esta grave situación y como este nuestro Gobierno de manera valerosa ha podido encarar la situación, y seguramente más adelante cuando quede en firme esta caducidad se van a dar las noticias interesantes al país; sí me gustaría únicamente esa pregunta.

Y como siempre y lo dijo mi colega y querido amigo Esteban, estos espacios simple y llanamente son minutas para que usted se siga luciendo, para que usted le siga diciendo a los colombianos que tiene un equipo eficiente, que tiene un sector que le está aportando las transformaciones al país y que, gracias a Dios, este sector va a sacar la cara debido a todas las situaciones que estamos padeciendo en atención a este Covid; simple y llanamente me queda reconocerle el trabajo a todos los funcionarios, eso es de siempre que cuando llegan a esta Comisión y cuando llegan al Congreso en general, simple y llanamente le dan noticias importantes al país, como la noticia que nuestro Presidente le dio a los vallecaucanos el sábado referente al desarrollo de la infraestructura y por qué Buenaventura tiene que seguir siendo ese puerto competitivo, para seguirle aportando bienestar y seguirle aportando divisas importantes a este país.

Muchas gracias, señor Presidente, y de verdad que me declaro de antemano satisfecho con este más que debate, con esta invitación ...

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, doctor Milton, por su intervención. Tiene el uso de la palabra, ingeniero Luis Fernando Gómez.

El honorable representante Luis Fernando Gómez Betancurt:

Buenas tardes para todos, buenas tardes, señora Ministra, doctor Manuel, señor Superintendente. Yo quiero primero, agradecerle al señor Presidente

de la República, al Ministerio de Transporte por avanzar con esas obras que estaban rezagadas, hoy vemos que la infraestructura del país ha avanzado notablemente; quiero felicitar a la señora Ministra y agradecerle por esa obra tan grande que el Gobierno está ayudando en el departamento de Caldas, como es el aeropuerto del Café, Dios la bendiga, un aeropuerto que va a sacar del atraso en que se encuentra esta región. Y yo quiero declararme satisfecho, hoy esto como decía Milton, no es un debate, yo pienso que es una invitación para que el Ministerio muestre las cosas tan importantes que ha hecho a lo largo y ancho del territorio nacional. Dios los bendiga a todos.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Doctor Luis Fernando, muchas gracias. Nos quedan diez minutos para terminar la sesión normal, vamos a declarar la sesión permanente para terminar este debate; entonces, ¿Quiere la Comisión Sexta declararse en sesión permanente?, por favor manifestarlo, de lo contrario lo pueden hacer por el chat o lo pueden hacer verbalmente; señora Secretaria, por favor, infórmenos si alguien ha manifestado lo contrario.

Secretaria:

No, señor Presidente, la Comisión quiere declararse en sesión permanente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias. Tiene el uso de la palabra el honorable representante Alfredo Ape Cuello.

El honorable representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Muchas gracias, señor Presidente. Yo quería simplemente aprovechar el espacio para agradecer a la Ministra de Transporte por una serie de intervenciones que, desde su Cartera, se vienen haciendo en el departamento del Cesar y se están empezando a organizar en varios municipios del departamento.

Yo tenía, señora Ministra, una cita con usted el día de mañana, en la mañana, que he cancelado, porque me siento satisfecho con las explicaciones y la presentación que nos hizo el director de Invías a todos los congresistas del Cesar y al gobernador, y quiero decirle que es la primera vez que cancelo una cita por sentirme satisfecho al frente de la gestión y de las respuestas que me da una Cartera; así que yo le agradezco muchísimo, creo que hay unas obras muy importantes para el departamento del Cesar que usted viene liderando en corto tiempo, no se necesitaron tantos años para poder visionar que eran las necesidades que teníamos años esperando, particular le hablo de la doble calzada la Paz, de la vía de Cuatro Vientos - Codazzi, que finalmente se hace una realidad y, por supuesto la reactivación de los tramos que en el departamento del Cesar conciernen a la Ruta del Sol en el trayecto 2 y en el trayecto 3, creo que eso está avanzando muy bien, y estamos confiados. No estaba de más a través suyo también, felicitar al señor Presidente que va a estar

el jueves en el departamento del Cesar, precisamente en algunas de esas inauguraciones.

Dios me la bendiga, señora Ministra, y en nombre de mi pueblo, muchísimas gracias.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, doctor Alfredo Ape Cuello. Bueno, vamos a someter a votación la satisfacción de las respuestas emitidas por los funcionarios, no sin antes también reconocer el trabajo que viene haciendo el Ministerio de Transporte en cabeza de nuestra Ministra Ángela María Orozco, reconocer en ella sobre todo esa obra monumental como fue el “Túnel del Alto de la Línea” que nos permite, sobre todo, a los del suroccidente reducir en cerca de dos, tres horas diarias en buen estado, y en mal estado pues todo el tiempo que invertíamos atravesando el Alto de la Línea; felicitaciones por esa gran obra a usted, señora Ministra, al director de Invías, al doctor Juan Esteban Gil, agradecerle por esa solicitud que le hicimos a nombre de la bancada de las vías del Macizo colombiano que incluye municipios como Santa Rosa, San Sebastián, Almaguer, La Tierra, La Vega y Bolívar, que se van a volver realidad en este presupuesto para ejecutar el próximo año; muchas gracias a todo su equipo, señora Ministra; al director de Invías, el doctor Juan Esteban; aquí tengo presente a la señora Viceministra, muchas gracias; al director de la ANI, a su presidente el doctor Manuel, por sus respuestas concedidas en esta Comisión. Vamos a someter entonces a consideración...

La honorable representante Mónica María Raigoza Morales:

Presidente, que pena, me disculpa, es que el chat no me está funcionando y he intentado pedirle la palabra, pero no me funciona.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Doctora Mónica, tiene el uso de la palabra, bien pueda doctora Mónica.

El honorable representante Aquileo Medina Arteaga:

Igual a mí, señor Presidente, Aquileo Medina.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Luego sigue el doctor Aquileo. Doctora Mónica.

La honorable representante Mónica María Raigoza Morales:

Gracias, señor Presidente, voy a omitir mi cámara precisamente para que el audio entonces no se me distorsione. No quería dejar pasar, señor Presidente, esta oportunidad, primero para ustedes como citantes que han hecho una exposición con su preocupación, pero también más que la preocupación es más el deseo de encontrar las soluciones; quería saludar a la señora Ministra, al señor Superintendente, a todo el equipo de trabajo, al señor Director de la ANI que creo que hace una exposición muy clara, y queda uno cuando leo el chat, que el señor Otoniel escribe de alguna manera como aclarando y no sé si puede decir que, de pronto, de parte de la presentación como que queda incompleta, entonces queda como

la sensación. Yo pienso Presidente que lo que propone el representante Milton con el tema del foro, porque para mí, yo le entendí perfectamente toda la situación jurídica, financiera y técnica de esta situación, que expreso toda mi solidaridad con todos los compañeros de la región que hoy están reclamando y es un clamor.

Yo le agradezco, señora Ministra, a usted la visita ayer a Medellín, nosotros los antioqueños estamos muy contentos con esas buenas noticias que nos ha dado el Presidente, como lo manifestaba nuestro compañero representante Esteban, entonces es desarrollo de país; es triste de verdad ver como las vías férreas se dejaron abandonadas en su tiempo y lo digo porque, por ejemplo, para conectar el Occidente del país, cuando uno viene Antioquia, al sur, como se invadieron las vías férreas ya hoy con viviendas, donde es mucho más costoso recuperarlas; entonces, me parece que el trabajo que vienen haciendo donde hoy todavía se puede proteger y recuperar la vía férrea, lo importante que es para el país, gracias, señora Ministra, gracias a todo el equipo de trabajo, porque alguien tenía que pensarlo rápidamente y tomar decisiones que a veces duelen y que a veces no gustan, y que a veces parecerían más costosas el remedio que la enfermedad, pero no, yo soy una convencida que en tema de transporte y de movilidad, ya lo decía el director de la ANI, nosotros tenemos los mejores ríos para transportar las mejores vías, tenemos hoy una vena férrea que recuperar; entonces, también pensaría uno que cuando esto termine, señor Superintendente, todo el tema del litigio, acá tienen que haber unos responsables y existir las sanciones de repetición, porque es que no puede ser que lo público entonces se pierda, ¡Se pierde!, y se dan unas acciones judiciales y perfecto, se toman decisiones, los proyectos se recuperan y se rescatan que es el sentir y el deseo de todos los colombianos, pero hacia atrás yo pienso que tiene que haber esas sanciones de repetición donde no parezca un paisaje que con lo público se hace lo que se quiere y no pasa nada.

Entonces, quería simplemente, señor Presidente, decirles que toda la solidaridad a usted, los del Valle y a todos los de la región y que como lo decía Ape, -hay daños que los causan unos pocos, pero que afectan a todo un país-, entonces aquí es lo mismo, todo un país tendremos que unirnos para arreglar, de pronto, todos esos abandonos y todos esos daños que hicieron unos pocos en su momento. Entonces, señora Ministra, muchas gracias; al señor Superintendente, al director de la ANI, para adelante con toda esta situación y que bueno que también la Rama Judicial ayude para que los litigios no sean tan largos y puedan ir encontrando soluciones prontas a todos estos procesos.

Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Bueno, muchas gracias, doctora Mónica Raigoza. No sé si la señora Ministra se quiera manifestar con respecto a las propuestas que hizo la doctora

Adriana Gómez, así como el doctor Milton, nos parece muy oportuno, para que hagamos, sobre todo, no solamente los de la Comisión, sino con la ciudadanía, que nos permita a nosotros conocer de primera mano el avance de este proceso de estructuración de una concesión para la vía férrea del Valle del Cauca, señora Ministra, tiene el uso de la palabra.

Ministerio de Transporte – Ministra - Ángela María Orozco Gómez:

Agradecerles a todos, sus palabras. Le quería responder a la representante Adriana Gómez, a la señora Vicepresidente, y decirle que tenga esa certeza, tenga la certeza que para el señor Presidente Iván Duque y para todo el equipo del Ministerio, miramos los proyectos, de esos proyectos del Valle, y aquí me refiero a todos, desde la malla vial del Valle del Cauca, el proyecto Buga ... con accesos Cali-Palmira, el proyecto Buga-Buenaventura, la profundización del canal de acceso, digamos, del canal de acceso de Buenaventura, así como la estructuración para recuperar la Red Férrea del Pacífico, los vemos de manera integral, quiero que tengan la certeza que nosotros le estamos dando toda la prioridad, como muy bien dijo Manuel, nos hubiera gustado no encontrar el problema que encontramos, que nos impedía empezar la estructuración.

Pero también le quiero garantizar, con tranquilidad, que esto no se va a contraponer ni tiene porque entorpecer el avance del proceso del Tren de Cercanías, sí quiero, nosotros como el señor Presidente lo ha dicho, estamos comprometidos en que tan pronto se culmine los estudios de factibilidad para la cual el Ministerio de Hacienda está apoyando y está consiguiendo los recursos del FOME para complementar los estudios del Tren de Cercanías, nosotros con el Ministerio de Hacienda buscaremos el espacio fiscal y no tiene porque de alguna manera interponerse cualquier tipo de proceso que, como muy bien dijo el Director de la ANI, se confirmó la caducidad y viene un proceso que ya nos permite estructurar la recuperación de la Red Férrea del Pacífico, quiero que tengan la certeza que para el Ministerio y para el señor Presidente, estos son proyectos no solo del Valle del Cauca, son proyectos de interés nacional y complementan, obviamente, el proyecto tan importante que entregamos ya una fase, que es la del Túnel de la Línea, aquí estamos pensando que estos proyectos son de impacto nacional, no solo de impacto en el departamento; quiero que tenga esa certeza, y obviamente para poder sacar bien los proyectos, las estructuraciones tienen que estar bien hechas y no podíamos empezarla a hacer mientras no hubiéramos confirmado la caducidad, una vez confirmada, ya tenemos todo el espacio y es lo que iniciamos a hacer y tenga la certeza que lo vamos a dejar comprometido y con el espacio fiscal que se requiere; estamos en eso, eso es lo que durante estos primeros dos años hemos hecho y hemos podido ir avanzando en los tiempos según el nivel de avance de los procesos que encontramos, pero quiero que tengan esa certeza, para nosotros

estos proyectos todos del corredor, son proyectos de interés nacional, es la conectividad del puerto de Buenaventura que es el puerto más importante en el Pacífico y lo va a seguir siendo durante muchos años, con el interior del país, no es solamente de impacto de ese departamento, es el eje cafetero, es todo, y es un complemento del proyecto del Túnel de la Línea, claramente.

Entonces, así lo hemos discutido, no solamente es la prioridad que le ha dado el señor Presidente Iván Duque, sino que con el Ministro de Hacienda, nosotros hemos visto el espacio fiscal para sacar adelante Buga-Buenaventura, los \$2 billones de pesos en un lado, el billón de pesos en otro, etc., lo vemos como que no tiene sentido si no hacemos todos los proyectos, incluido la profundización del dragado y la recuperación de la red férrea es fundamental, y como digo, entramos ahora en fase de estructuración con la ANI.

Entonces, simplemente quería agradecerles a todos, sus palabras, agradecerle al equipo de trabajo que nos acompaña, y realmente es el trabajo de un gran equipo que este sector tiene, muy comprometido con ustedes y con el país. Y simplemente garantizarle que para nosotros dejar todo ese paquete, contratado unos, lo que se pueda estructurado y con el espacio fiscal, es una prioridad para el señor Presidente y es una prioridad para el país.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, señora Ministra por su respuesta. Tiene el uso de la palabra, honorable representante Aquileo Medina.

El honorable representante Aquileo Medina Arteaga:

Gracias, señor Presidente. Presidente no quería dejar pasar en alto, reconocer esa importante gestión que ha venido haciendo la Ministra y toda su Cartera, de verdad que es una gestión que le ha ayudado mucho a la economía de este país, lo acababa de decir ella, ahí tenemos el Túnel de la Línea, una obra maestra, una obra que de verdad nos llena de orgullo a los tolimenses y también a los quindianos y a todo el país y no solamente eso, sino también los viaductos que hay de Cajamarca-Calarcá, la vía Cambao-Manizales, la vía que hay de Girardot en la doble calzada Girardot-Neiva, es decir, todos estos proyectos macro para el país, de verdad que van a mejorar mucho la economía. Por eso no quería dejar pasar por alto esa importante gestión Ministra que ha venido haciendo usted, el director de Invías, la Viceministra de infraestructura, el presidente de la ANI, de verdad que les agradezco, como congresista de los tolimenses, como representante de los tolimenses, esa muy buena labor que han venido haciendo.

Muchas gracias, señor Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias a usted, doctor Aquileo Medina. Bueno, entonces con los anuncios que nos han hecho aquí en la Comisión Sexta, sobre todo en los procesos

del Valle del Cauca, de las licitaciones que lograron apertura la semana, de los 8 km por parte del Invías, la estructuración del proyecto de la línea férrea que se empieza a estructurar este año, y aspiramos que a finales del próximo año podamos entregarla a un excelente concesionario; con la licitación que ya se abrió con respecto al concesionario de malla vial del Valle del Cauca y Cauca, yo creo que ya es hora de someter a votación de los honorables representantes la satisfacción o no satisfacción de este control político. Señora Secretaria, por favor, abra el registro para someter a votación las respuestas emitidas por los funcionarios, con respecto al cuestionario y las preguntas realizadas por los honorables representantes. Arcos vota Sí.

Secretaria:

Votación nominal – registro verbal y en plataforma virtual - ¿Se declaran satisfechos o no con las respuestas dadas por los funcionarios citados?

Por el **Sí**:

Angulo Viveros Milton Hugo
Arcos Benavides Oswaldo
Cuello Baute Alfredo Ape
Gómez Betancurt Luis Fernando
Gómez Millán Adriana
Leal Pérez Wilmer
Medina Arteaga Aquileo
Montes de Castro Emeterio José
Muñoz Lopera León Fredy
Patiño Amariles Diego
Pizarro Rodríguez María José
Quintero Cardona Esteban
Raigoza Morales Mónica María
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Rojas Lara Rodrigo Arturo
Valencia Montaña Mónica Liliana
Villalba Hodwalker Martha Patricia.

Diecisiete (17) votos por el **Sí**.

Voto registrado en plataforma virtual por el **Sí**:

Rojano Palacio Karina Estefanía

Por el **No**:

Cero (0) votos por el **No**.

Presidente, (~~diecisiete~~(17)) (dieciocho (18)) votos por el **Sí**, cero (0) por el **No**, en consecuencia, la Comisión se ha declarado satisfecha con las respuestas dadas por los funcionarios citados, en cabeza de la señora Ministra de Transporte.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Bueno, muchas gracias, señora Secretaria. Muchas gracias a usted Ministra, doctora Ángela María Orozco; a la doctora Olga Lucía Ramírez, muchas gracias, Viceministra de Infraestructura; al Presidente de la ANI, al doctor Manuel Felipe

Gutiérrez, muchas gracias; al Superintendente de Transporte, doctor Camilo Pabón, muchas gracias por su asistencia a este tan importante debate, agradecer también a los invitados que se hicieron presentes en el día de hoy, al doctor Franco como Secretario de Infraestructura del departamento del Valle; al doctor Julián y al doctor Maximiliano, muchas gracias por su presencia.

Siguiente punto del Orden del Día, señora Secretaria.

Ministerio de Transporte – Ministra - Ángela María Orozco Gómez:

Muchísimas gracias.

Secretaria:

Sí, señor Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Bueno, señora Ministra, muchas gracias, saludos.

Secretaria:

Gracias, señora Ministra. Siguiente punto del Orden del Día, señor Presidente.

Negocios sustanciados por la Presidencia

No hay negocios sustanciados, señor Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Siguiente punto del Orden del Día, señora Secretaria.

Secretaria:

Lo que propongan los honorables representantes Presidente, hay una proposición radicada en Secretaría.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Por favor léala, señora Secretaria.

Secretaria:

Sí, señor Presidente.

“PROPOSICIÓN.

CÍTESE a la Superintendente de Servicios Públicos Domiciliarios, Dra. NATASHA AVENDAÑO GARCÍA, para que en sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, en hora y fecha que determine la Mesa Directiva de la Comisión, presente un informe detallado sobre el estado actual de las Empresas Prestadoras de Servicios Públicos Domiciliarios intervenidas, y todo lo relacionado con el avance del proceso desde el momento de su intervención a la fecha.

Cordialmente,

OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Representante a la Cámara.

MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES
Representante a la Cámara”.

Presidente, ha sido leída la proposición radicada en Secretaría, puede usted someterla a consideración de la Comisión.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

En consideración la proposición leída, se abre la discusión, se cierra la discusión, por favor, señora Secretaria, abra el registro para someterla a votación.

La honorable representante Mónica María Raigoza Morales:

Presidente.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Arcos vota Sí. Doctora Adriana, ¿Me decía algo?

La honorable representante Mónica María Raigoza Morales:

Presidente, No, Raigoza.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Doctora Mónica, bien pueda, tiene el uso de la palabra.

El honorable representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Es que en el registro lo que está abierto todavía es la satisfacción del debate.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Por favor, señora Secretaria, abrir el registro para aprobar la proposición.

La honorable representante Mónica María Raigoza Morales:

... la votación, quería pedirle, señor Presidente, si usted me deja acompañarlo en esa proposición, dado que tengo también algunos puntos de interés sobre el mismo tema...

Secretaria:

Mónica Raigoza, suscribe también la proposición.

Votación nominal – proposición citación Superintendente de Servicios Públicos Domiciliarios - honorables representantes Oswaldo Arcos Benavides y Mónica María Raigoza Morales:

Por el Sí:

Angulo Viveros Milton Hugo
Arcos Benavides Oswaldo
Cuello Baute Alfredo Ape
Gómez Betancurt Luis Fernando
Gómez Millán Adriana
Leal Pérez Wilmer
Medina Arteaga Aquileo
Montes de Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojano Palacio Karina Estefanía

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Villalba Hodwalker Martha Patricia.

Diecisiete (17) votos por el **Sí**.

Por el **No**:

Cero (0) votos por el **No**.

Diecisiete (17) votos por el **Sí**, señor Presidente, cero (0) por el **No**, en consecuencia, ha sido aprobada la proposición leída que cita a la Superintendente de Servicios Públicos, la doctora Natasha Avendaño.

Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Siguiente punto del Orden del Día, señora Secretaria.

Secretaria:

Señor Presidente, se ha agotado el Orden del Día.

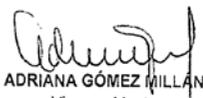
Presidente - Oswaldo Arcos Benavides:

Bueno, se da por terminada la sesión de la Comisión Sexta, y se cita para mañana nueve de la mañana (9:00 a. m.). Muchas gracias, feliz día para todos.

Secretaria:

Gracias, señor Presidente. Siendo la una y treinta y dos de la tarde (1:32 p. m.), se levanta la sesión.


OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Presidente


ADRIANA GÓMEZ MILLÁN
Vicepresidente


DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria


RUTH CLAUDIA SAENZ FORERO
Subsecretaria